

Compositie 5 stedenbouw bv
Boschstraat 35 - 37
4811 GB Breda
076 – 5225262
076 – 5213812
info@c5s.nl
www.c5s.nl
20083802

telefoon
fax
email
internet
kvk Breda

Gemeente Oirschot

Bestemmingsplan

“Westfields Logistiek”

Projectnummer: 151657
Datum: 15 maart 2016

Gemeente Oirschot

Bestemmingsplan

“Westfields Logistiek”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.0823.BPBTWestfieldslog-VAST

d.d. : 11-03-2016

Status: vastgesteld d.d. 26 januari 2016

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Het plangebied	4
1.3	Voorgaande plannen	5
1.4	Leeswijzer	5
2	VOORGESCHIEDENIS EN BESCHRIJVING PLANGEBIED	7
2.1	Voorgeschiedenis	7
2.2	Huidige situatie	11
2.3	Toekomstige situatie	12
2.4	Beeldkwaliteit	13
3	BELEIDSKADER	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	26
3.4	Regionale afspraken	30
3.5	Gemeentelijk beleid	31
4	PLANOLOGISCH RELEVANTE (OMGEVINGS)ASPECTEN	37
4.1	Algemeen	37
4.2	Archeologische en cultuurhistorische waarden	37
4.3	Bedrijven en milieuzonering	39
4.4	Bereikbaarheid bluswatervoorziening	42
4.5	Bodem	43
4.6	Explosievenonderzoek	44
4.7	Externe veiligheid	45
4.8	Geluid	50
4.9	Kabels, leidingen en straalpaden	54
4.10	Luchtkwaliteit	54
4.11	Vormvrije MER-beoordeling	57
4.12	Natuur	58
4.13	Verkeer en parkeren	61
4.14	Waterparagraaf	64
5	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	69
5.1	Algemeen	69
5.2	Planmethodiek	69
5.3	Verbeelding	69
5.4	Planregels	69
5.5	Algemene regels en overgangs- en slotregel	71
6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	73
6.1	Inleiding	73
6.2	Exploitatie	73
6.3	Economische uitvoerbaarheid	74
7	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	75
7.1	Inleiding	75
7.2	Vooroverleg	75
7.3	Zienswijzen	75

Bijlagen

- Bijlage 1 Toets Ladder voor duurzame verstedelijking met onderliggende rapporten
STEC-groep april 2015 en BureauBUITEN oktober 2014
- Bijlage 2 Archeologisch onderzoek
- Bijlage 3 Bodemonderzoek juni 2007
- Bijlage 4 Bodemonderzoek december 2013
- Bijlage 5 Vooronderzoek explosieven
- Bijlage 6 Procesverbaal explosievenonderzoek
- Bijlage 7 Onderzoek externe veiligheid
- Bijlage 8 Akoestische onderzoeken wegverkeerslawaaï en industrielawaai
- Bijlage 9 Luchtkwaliteit en stikstofdepositie
- Bijlage 10 Verkennend natuuronderzoek
- Bijlage 11 Voortoets Natuurbeschermingswet
- Bijlage 12 Notitie verkeersgeneratie
- Bijlage 13 Watertoets
- Bijlage 14 Kopie concept-verslag bijeenkomst RRO 16 december 2015
- Bijlage 15 Kopie besluit portefeuillehouders Werken Stedelijk Gebied Eindhoven 4 november
2015
- Bijlage 16 Zakelijke samenvatting anterieure overeenkomst
- Bijlage 17 Verslag vooroverleg omwonenden
- Bijlage 18 Nota van beantwoording zienswijzen met onderliggende bijlagen

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In de gemeente Oirschot wordt in het gebied tussen de Eindhovensedijk, het Beatrixkanaal en de Oirschotse Heide het bedrijventerrein Westfields (voorheen bedrijventerrein Strijpsche Kampen) gerealiseerd.

Met de realisatie van het bedrijventerrein, dat is gesitueerd in de oksel van de Rijkswegen A58 en A2, wilde de gemeente Oirschot aanvankelijk voorzien in de lokale behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid. Daarnaast speelde de ontwikkeling van Westfields een rol bij het oplossen van het tekort aan bedrijfslocaties in de regio Eindhoven.

Om de ontwikkeling van het bedrijventerrein Westfields mogelijk te maken is op 25 maart 2008 het bestemmingsplan 'Strijpsche Kampen Noord' vastgesteld door de gemeenteraad. Dit bestemmingsplan is op 8 juli 2008 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant. In dit bestemmingsplan zijn de grote lijnen voor de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein en de omliggende gronden vastgelegd. Voor het bedrijventerrein werd niet voorzien in een directe bouwtitel, maar in een uit te werken bedrijfsbestemming.

Een deel van het bedrijventerrein is inmiddels uitgewerkt in de uitwerkingsplannen Strijpsche Kampen, fase 1 en uitwerkingsplan Westfields fase 1.

Inmiddels is duidelijk, dat met name vanuit de logistieke sector een specifieke grootschalige ruimtevraag bestaat, waaraan Westfields - direct gelegen aan het rijkswegennet - op een voor de regio Eindhoven unieke wijze kan voldoen.

Het logistiek bedrijf DPD is voornemens op bedrijventerrein Westfields te komen tot een zeer omvangrijk logistiek centrum voor Europees goederenvervoer over de weg, gecombineerd met haar Benelux hoofdkantoor. In aanvulling hierop wordt in het resterende gedeelte van het plangebied voorzien in een ontwikkeling voor zeer grootschalige logistiek, waarbij voor de diverse betrokken partijen aanzienlijke synergetische voordelen te behalen zijn door hun onderlinge nabijheid. De gemeente heeft – na uitvoerig overleg met de regiogemeenten - ingestemd met het initiatief. Vanuit het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) Zuidoost-Brabant is ingestemd met de realisatie van grootschalige logistiek op bedrijventerrein Westfields. Een verslag van het overleg d.d. 16 december 2015 waarin dit is besproken is als **bijlage 14** toegevoegd. Door de portefeuillehouders Werken Stedelijk Gebied Eindhoven is d.d. 4 november 2015 tevens ingestemd met het planvoornemen voor grootschalige logistiek op bedrijventerrein Westfields. Het besluit is als **bijlage 15** toegevoegd.

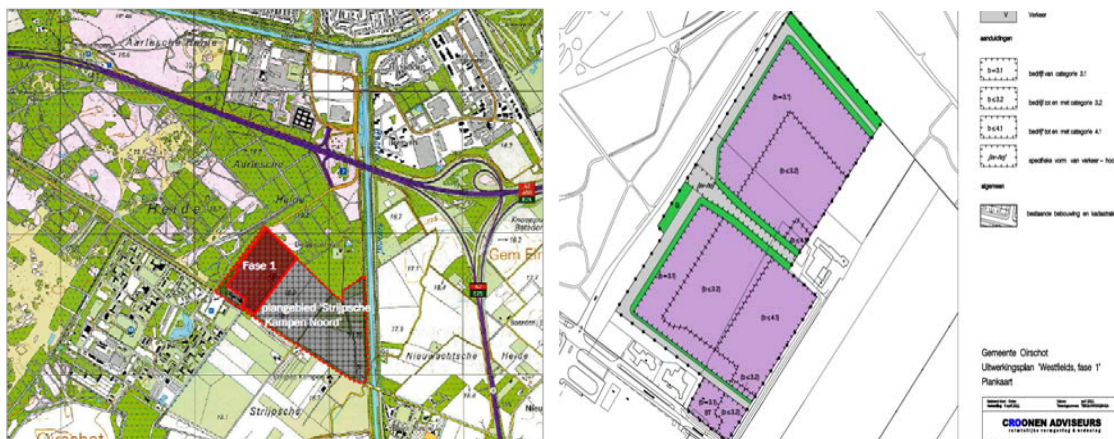
Het bestemmingsplan 'Strijpsche Kampen Noord' en voormelde uitwerkingsplannen geven niet de mogelijkheid om zeer grootschalige logistieke bedrijvigheid te vestigen

Met dit bestemmingsplan "Westfields Logistiek" wordt het initiatief juridisch planologisch mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met de daarbij behorende regels waar de onderhavige toelichting aan is toegevoegd. In deze toelichting wordt aangegeven waarom het bestemmingsplan is opgesteld en welke afwegingen hebben plaatsgevonden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Het voorliggende bestemmingsplan betreft het plangebied gelegen te Oirschot en omsloten door de Eindhovensedijk, het Beatrixkanaal en de Oirschotse Heide/Aerlesche Heide. Het grootste deel van het plangebied is onverhard.



Het plangebied ligt in de oksel van de Rijkswegen A58 en de A2. Ten opzichte van de kern Oirschot ligt het plangebied in zuidoostelijke richting, waarbij de ruimtelijke scheiding tussen de kern en het plangebied wordt gevormd door de Rijksweg A58 en het natuurgebied de Oirschotse Heide. Het oppervlak van het plangebied bedraagt circa 28 ha.



Afb 2: plankaart vigerende plannen

1.3 Voorgaande plannen

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Strijpsche Kampen Noord'. De gronden binnen het plangebied hebben de bestemming 'Bedrijventerrein – Uit te werken'.

Het westelijke deel van het plangebied kent op basis van de uitwerkingsplannen Strijpsche Kampen, fase 1 en uitwerkingsplan Westfields fase 1 reeds een uitgewerkte bedrijfsbestemming voor (zeer) grootschalige bedrijven (perceel minimaal 5000 m² in de categorieën 3.1, 3.2. en 4.1.. Het oostelijke deel van het plangebied is nog niet uitgewerkt.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit de volgende delen. Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 met de beschrijving van de bestaande situatie en de toekomstige situatie in het plangebied. Hoofdstuk 3 bevat de beleidsmatige uitgangspunten. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de planologisch relevante (omgevings)aspecten. De juridische vormgeving van het bestemmingsplan is neergelegd in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt aandacht besteed aan de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 7 gaat ten slotte in op de gevolgte procedure inclusief de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 VOORGESCHIEDENIS EN BESCHRIJVING PLANGEBIED

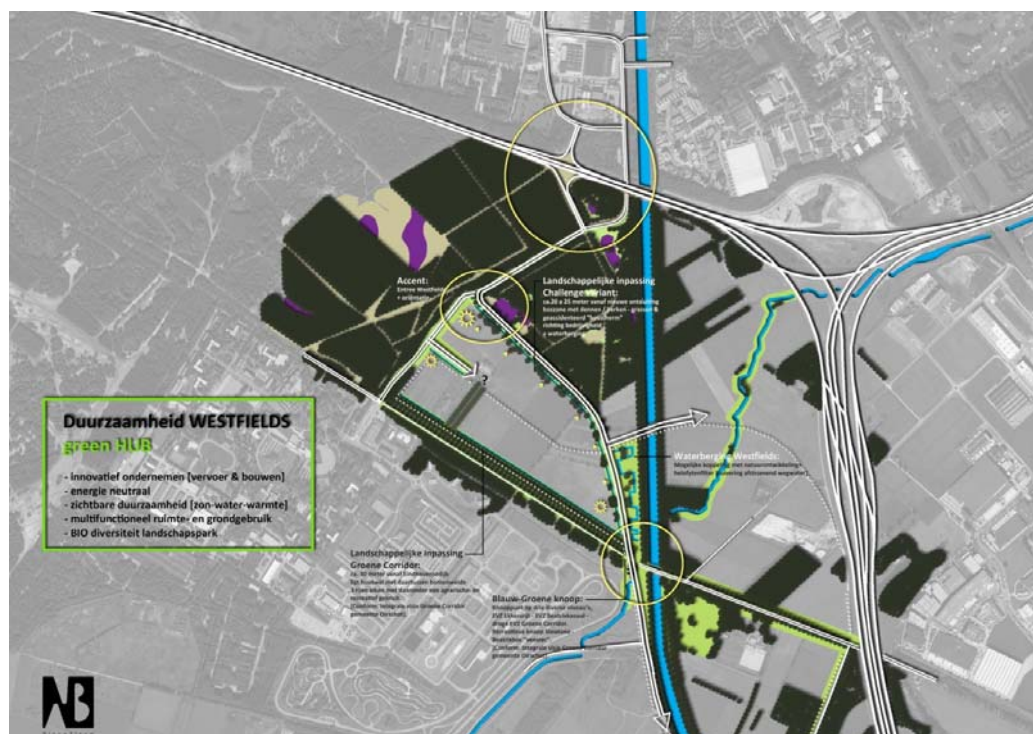
2.1 Voorgeschiedenis

De ontwikkeling en realisatie van het bedrijventerrein Westfields loopt al jaren. Op basis van de uitwerkingsplannen Strijpsche Kampen fase 1 en Westfields, fase 1 is in 2009 met de uitgifte van kavels gestart. Westfields is in regionaal verband aangewezen als terrein voor de maakindustrie. De uitgifte loopt tot op heden niet erg soepel. Tot op heden (augustus 2015) heeft zich 1 bedrijf gevestigd en is een deel van het bedrijventerrein in gebruik als tijdelijk parkeerterrein voor Eindhoven Airport. Deze stroeve uitgifte heeft diverse oorzaken, waarbij de huidige economische context uiteraard het grootste effect hierop heeft.

Vanuit economisch opzicht vraagt Westfields om herbezinning aangezien de uitgifte zeer slecht loopt. Daarnaast vraagt een recente ontwikkeling, namelijk de komst van een alternatieve ontsluiting voor BIC (Bedrijven Innovatie Campus) en Eindhoven Airport, om in regionaal verband om opnieuw na te denken over de positie van Westfields hier binnen.

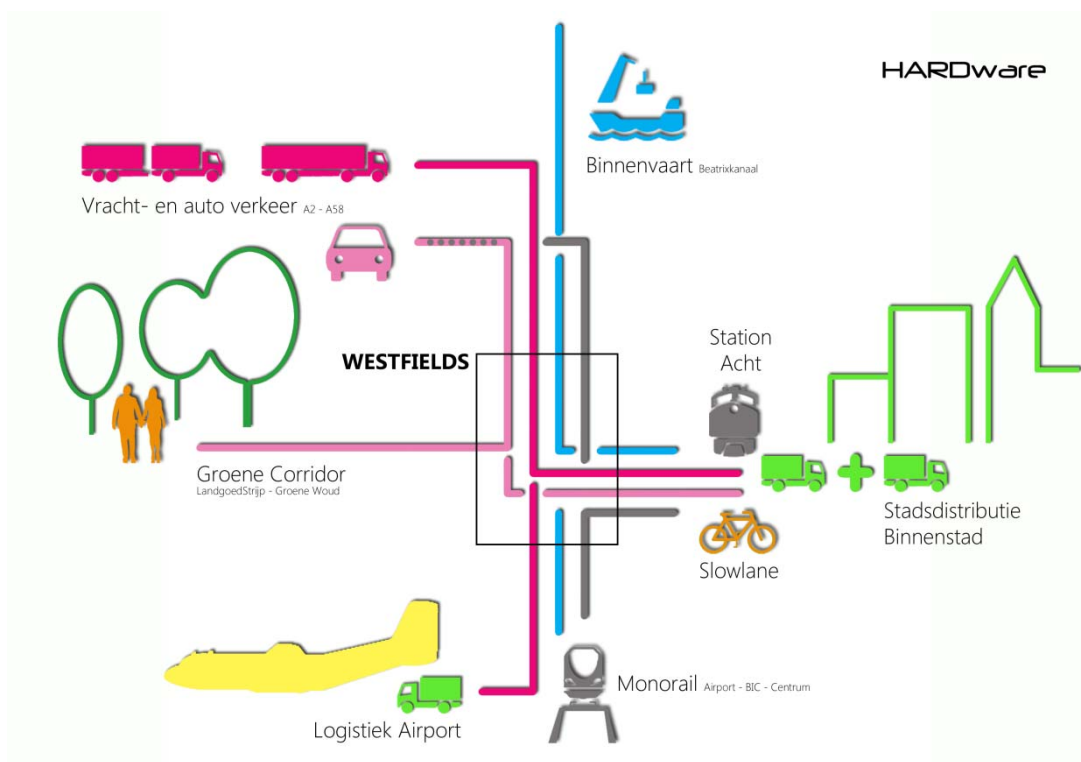
Een nieuw profiel

In opdracht van de gemeente Oirschot is een ontwerpend onderzoek uitgevoerd met als doel om een nieuw profiel voor Westfields te definiëren.



Afb 3: Landschappelijke context (bron: NieuwBlauw)

Westfields is gelegen binnen diverse vervoersmodaliteiten. Het ligt in de oksel van de A58 en A2. Het Beatrixkanaal, de groene corridor en de slowlane lopen er langs en Eindhoven Airport ligt zeer nabij. Daarnaast ligt het terrein in een fraaie landschappelijke omgeving. De voorgenomen 'Challenge-variant' geeft extra aanleiding om de positie van Westfields binnen Brainport nader te beschouwen en de unieke locatiekenmerken sterker te benutten voor de profilering. Deze Challenge variant behelst een alternatieve ontsluiting van Brainport direct vanaf de A58 ter hoogte van de afrit Best. Deze ontsluiting is noodzakelijk om de huidige ontsluitingen vanaf de N2 (Randweg Eindhoven) te ontlasten. De Challenge variant bestaat uit een pakket aan maatregelen voor de verbetering van de bereikbaarheid van het noordwestelijk deel van Eindhoven en de aangrenzende delen van Oirschot en Best. De context van Westfields binnen Brainport verandert hierdoor sterk. Westfields krijgt voor de bezoeker van Brainport een sterkere relatie met Airport. Westfields wordt hiermee net als BIC en Airport één van de economische parels die de Challenge gaat ontsluiten en met elkaar gaat verbinden.



Afb 4: HUB concept

De context van Westfields binnen Brainport is veranderd. Door de komst van de Challenge is Westfields te beschouwen als voorportaal van Eindhoven Airport en vormt Westfields voor de autobezoeker vanuit het westen en noorden een zichtlocatie binnen Brainport.

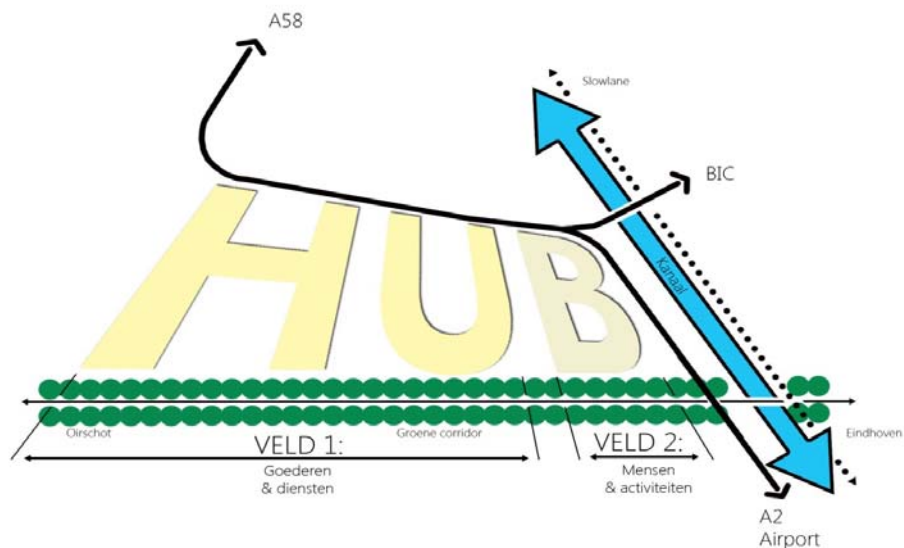
- 1) Het HUB concept is ontstaan uit deze locatiekenmerken van Westfields. HUB staat voor het verbinden van mensen, goederen en activiteiten. Het HUB concept bestaat uit de volgende thema's:
- 2) het 'verbinden' van goederen en diensten
- 3) het ondersteunen van Airport en de (hightech) bedrijven binnen Brainport en Airport specifiek

4) het 'verbinden' van mensen en activiteiten

De locatie vraagt om bedrijven die een bijdrage leveren aan het HUB concept en het HUB concept zien als voorwaarde voor de vestigingskeuze.



Afb 5: inspiratiekader (bron: NieuwBlauw)



Afb 6: HUB concept Westfields (bron: NieuwBlauw)

Geprojecteerd op Westfields betekent dit het volgende. Het HUB-concept is van toepassing op geheel Westfields. Daarbinnen zijn 2 velden, op een natuurlijke manier gescheiden, waar op een onderscheidende manier invulling wordt gegeven aan het HUB concept. Gezien de ligging van het terrein is het westelijke deel als terrein geschikt voor het 'verbinden' van goederen en diensten. De menselijke maat en het verblijven is hier minder voor de hand liggend. Voor het oostelijke deel, in de oksel van de groene corridor en het Beatrixkanaal en in de nabijheid van Airport, ligt het meer voor de hand om hier gezien de landschappelijke context, meer in te steken op het verblijven en het 'verbinden' van mensen en activiteiten.

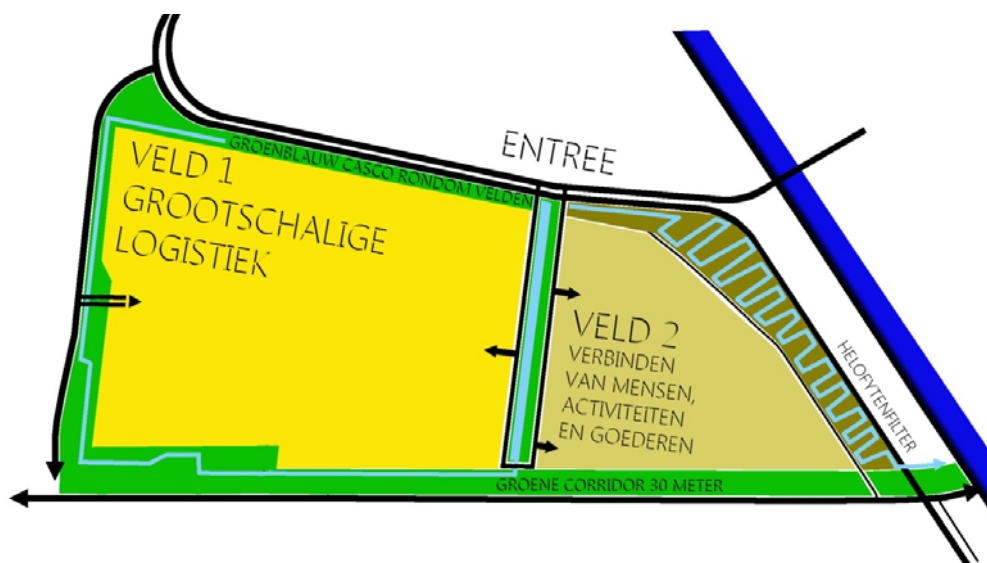
Onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op veld 1, de zeer grootschalige logistiek.

Invulling zeer grootschalige logistiek, randvoorwaarden voor de ontwikkeling

Zeer grootschalige logistiek, de vestiging van DPD en andere logistieke bedrijven, past naadloos in het HUB concept. De specifieke ligging in de oksel van A58 en A2, de zeer goede bereikbaarheid - in de huidige situatie, maar ook na realisatie van de Challenge variant - maken het terrein geschikt voor het 'verbinden van goederen'. Gezien de grootte van de bedrijven verandert de landschappelijke opzet ten opzichte van het oorspronkelijke plan voor het voormalige 'Strijpsche Kampen'.

In en rondom het nieuwe plan wordt ingezet op het creëren van forse, robuuste groenstructuren aan de randen. De Groene Corridor (van Oirschot naar Eindhoven) krijgt vorm als zuidelijke begrenzing. Deze zone bedraagt circa 30 meter van de Eindhovensedijk. In het noorden zorgen de bosrand en een zone voor waterberging voor de noodzakelijke groene filtering van de grootschalige gebouwen. Een ontsluiting in noordzuid richting, in een fors profiel van ca. 50 meter, zorgt voor de wenselijke (groene) geleiding van het bedrijventerrein.

Het plangebied voor de zeer grootschalige logistiek krijgt aan de westzijde de ontsluiting, die op termijn aan de oostzijde kan worden uitgebreid, afgestemd op de komst van de Challenge-variant. De interne verkeersafwikkeling is geheel afhankelijk van de exacte verkaveling van het plangebied en is in binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan flexibel op te lossen.

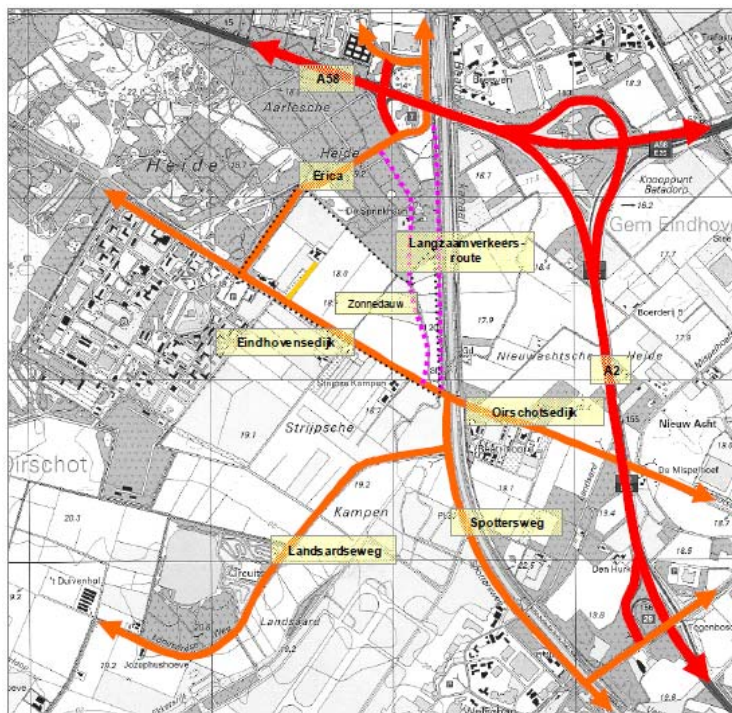


Afb 7: Functionele geleiding (bron: NieuwBlauw)

2.2 Huidige situatie

Wegenstructuur

Het plangebied ligt ten noorden van de Eindhovensedijk. Deze weg maakt onderdeel van de historische wegenstructuur van Oirschot. Vanuit het historische dorps hart loopt de Eindhovensedijk, door de Oirschotse Heide, richting Eindhoven. Ten westen van het plangebied zorgt de Erica voor een verbinding tussen de Eindhovensedijk en het bedrijventerrein Breeven te Best. Het profiel van de huidige spoorlijn en de Rijksweg A2 ten noordoosten van het plangebied maken tevens deel uit van de historische wegenstructuur.



Afb 8: omliggende wegenstructuur

In de loop der jaren is de Rijksweg A2 opgewaardeerd en gedeeltelijk verlegd en is de Rijksweg A58 tussen Tilburg en Eindhoven aangelegd. Het plangebied is daardoor op een goed bereikbare locatie komen te liggen in de zuidwestelijke oksel van beide Rijkswegen. De Erica heeft aan de noordzijde een directe aansluiting met de A58. De Eindhovensedijk heeft aan de oostzijde een indirecte verbinding met de A2. Nabij het plangebied zijn de Eindhovensedijk en de Erica de enige doorgaande wegen voor gemotoriseerd verkeer.

Groen en waterstructuur

Het plangebied grenst aan het natuurgebied de Oirschotse Heide. De begrenzing aan de noord- en westzijde van het plangebied wordt gevormd door bebossing van het natuurgebied. De Eindhovensedijk wordt aan beide zijden begeleid door laanbeplanting. Ten oosten van het plangebied ligt het Beatrixkanaal in noordzuidelijke richting, dat wordt begeleid door opgaande beplanting. Langs het

Beatrixkanaal ligt een ecologische groenstructuur, die onderdeel uitmaakt van een ecologische verbindingszone.

Tussen de Eindhovensedijk en het bosgebied ten noorden van het plangebied is tevens een groen lijnelement aanwezig. Dit lijnelement bestaat uit een enkele bomenrij met, ten opzichte van de overige bomen in het plangebied, jonge bomen. Deze bomenrij staat op een lichte verhoging in het landschap. De bomen staan op ruime afstand van elkaar, waardoor de bomenrij een transparant karakter heeft.

Bebouwings- en functionele structuur

Binnen de grenzen van het plangebied is de bedrijfsbebouwing van het bedrijf Holland Banden aanwezig.

In het plangebied is geen woonbebouwing aanwezig. In de directe omgeving is geen bebouwing aanwezig waarbij wonen de hoofdfunctie vormt. De dichtstbijzijnde woonkernen zijn Acht en Best. De kern Oirschot ligt op circa 4,5 km ten noordwesten van het plangebied.

Aan de zuidwestzijde van het plangebied zijn aan de adressen Eindhovensedijk 33 en 35 twee gebouwen aanwezig waarin twee horecavoorzieningen zijn gevestigd. Per gebouw bevindt zich ook een bedrijfswoning. Aan de zuidzijde van de Eindhovensedijk ligt de De Ruyter van Steveninckkazerne. Deze legerbasis is op de rand van de Oirschotse Heide gesitueerd, dat tevens deels een militair oefenterrein is. Ten zuiden van het plangebied zijn enkele bouwwerken aanwezig ten behoeve van de tankbaan, behorende bij de legerbasis.

Ten noorden van het plangebied ligt ingebed in de bossen een terrein met een éénlaags bouwwerk met enkele bijgebouwen : 'De Sprinkhaan'. Dit betreft een door Defensie aan de Stichting Vakantiekampen Gehandicapten in gebruik gegeven terrein voor het organiseren van vakantiekampen.

2.3 Toekomstige situatie

Inrichtingsplan bedrijventerrein Westfields

Voor het bedrijventerrein Westfields is een inrichtingsplan opgesteld, dat de basis vormt voor het voorliggende bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan is de stedenbouwkundige opzet van het bedrijventerrein vertaald in een juridische regeling.

Het inrichtingsplan voor het nieuwe bedrijventerrein Westfields is gebaseerd op de idee van twee grootschalige volumes, bestaande uit een "L vormig gebouw" voor de logistieke activiteiten van DPD alsmede een "langgestrekt bouwvolume" voor de overige logistieke bedrijfsvoering in het plangebied.

Het bedrijventerrein wordt ontsloten via de Erica en in de toekomst zo mogelijk via de nieuw ter plaatse te realiseren wegenstructuur bekend als de "Challenge variant". Het parkeren dient geheel op eigen terrein te worden opgelost.

Functies

Op het bedrijventerrein Westfields worden bedrijven in de milieucategorieën 3.1 en 3.2 toegestaan alsmede (zeer) grootschalige logistieke bedrijvigheid.

In het kader van zuinig ruimtegebruik wordt door de provincie een aantal randvoorwaarden gesteld aan nieuwe bedrijventerreinen.

Voor het bedrijventerrein Westfields geldt een minimale kavelgrootte van 5.000 m² voor de bestemming 'Bedrijventerrein' en een minimale kavelgrootte van 50.000 m² voor 'Bedrijventerrein-Logistiek', waarbij vanwege de feitelijke en tijdsvolgordelijke beschikbaarheid van de gronden in het plangebied één bouwperceel een minimale kavelgrootte mag worden gehanteerd van 45.000 m². Bij de toepassing van de 10% vrijstellingsmogelijkheid is opgenomen dat eventuele toepassing hiervan niet mag leiden tot een kleiner bouwperceel dan laatstgenoemde maatvoering.

Verder zijn de bouwhoogtes afgestemd op de toegestane functies. Daarnaast is voor de bestemming 'Bedrijventerrein' voor de bedrijfskavels een minimaal bebouwingspercentage opgenomen van 50% en een maximaal bebouwingspercentage van 85%. Voor de bestemming 'Bedrijventerrein - Logistiek' geldt een minimaal bebouwingspercentage van 20% en het maximum bebouwingspercentage bedraagt 70%.

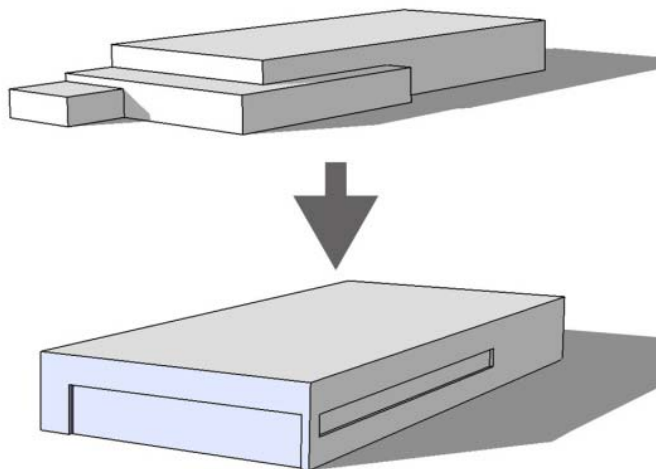
Bedrijfswoningen zijn niet toegestaan op het bedrijventerrein.

Bij voorkeur vindt opslag en stalling in pandig plaats. Opslag en stalling buiten zijn tot een hoogte van 6 meter toegestaan.

2.4 Beeldkwaliteit

Westfields wordt een terrein met een hoogwaardige transportfunctie (HUB) binnen een regionaal vervoersnetwerk binnen Zuid-Nederland en de Benelux. Ruimtelijk betekent dit in de profilering een tweedeling voor Westfields. Hoogwaardige logistiek (goederen) aan de westzijde, stedelijke voorzieningen aan de oostzijde. Zeer grootschalige logistiek betekent grootschalige gebouwen, gebouwen als machines. Door de schaalloosheid van de gebouwen is het niet zinvol om onderscheid te maken tussen de "traditionele" gebouwdelen uit het beeldkwaliteitsjargon: kantoor, loods, werkplaats etc. Bepalend voor de massa en daarmee het beeld is het logistieke proces die het gebouw herbergt.

"Vorm volgt functie" is de basis voor de architectuur van de gebouwen. In de zone langs de toekomstige "Challenge variant" presenteert het gebouw zich naar de omgeving en biedt het in gevelbehandeling inzicht in de aard van de bedrijvigheid. De functie(s) van het gebouw mag (mogen) expliciet tot uitdrukking worden gebracht. Het gebouw moet leesbaar zijn.



Afb 9: Integratie van verschillende functies en bouwelementen in hetzelfde bouwvolume heeft de voorkeur. (i.p.v. versnippering van lossen bouwdelen).

Het streven is naar een duurzaam bebouwingsbeeld met een representatieve samenhang en materiaalgebruik, waardoor er een grotere vrijheid in het architectonische beeld ontstaat. Duurzame materialen in combinatie met een duurzame detaillering, zodat het gebouw ook in de tijd kwaliteit blijft uitstralen.

Het onderstaand referentiekader biedt hiervoor inspiratie aan de ontwerpers van de gebouwen.



Afb 10: Referentiekader beeldkwaliteit

3 BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de ruimtelijk relevante beleidskaders op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. De voorgenomen ontwikkeling moet passen in het (toekomstig) ruimtelijk beleid. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling in dit hoofdstuk een complete samenvatting te geven van al het beleid op de verschillende niveaus. Dit hoofdstuk geeft uitsluitend de meest relevante beleidskaders voor het plangebied weer.

Het beleid dat zich richt op verschillende milieu- en andere planologische aspecten wordt toegelicht in hoofdstuk 4.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012*

Begin 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid. De structuurvisie heeft betrekking op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen m.b.t. (inter)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden, die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Daarmee is de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de SVIR schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Het Rijk zet twee zaken helder neer : een kader voor prioritering van investeringen om Nederland in beweging te krijgen en een selectief ruimtelijk beleid, dat meer loslaat en overlaat aan provincies en gemeenten.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies.

Daarnaast worden (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken

over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Het is de uitdaging om Nederland in de toekomstige wereldeconomie concurrerend te houden. Dat betekent dat de stedelijke regio's en netwerken versterkt moeten worden door de kwaliteit voor de leefomgeving te verbeteren, hoogwaardige en klimaatbestendige woon- en werkmilieus te realiseren, bereikbaarheid te verbeteren en de mobiliteit te verduurzamen, maatregelen te treffen ten behoeve van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimte te maken voor de noodzakelijke transitie naar duurzame energie.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen voor Nederland voor de middellange termijn (tot 2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond.
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg.
7. Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling.
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van aard (beleidsmatig versus procesmatig).

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het geldende ruimtelijk rijksbeleid te borgen. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp en aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Bro.

3.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro), 2012

Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen (bijv. bedrijventerrein, kantoorlocatie, woningbouwlocatie of andere stedelijke voorzieningen) moet in het bestemmingsplan worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. In artikel 3.1.6 lid 2 Bro is vastgelegd dat “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden :

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

3.2.2.1 Nieuwe stedelijke ontwikkeling, aanleiding voor de toets

Actuele ontwikkelingen in de logistiek geven aanleiding tot een toename van de vraag naar grote tot zeer grote terreinen om in de logistieke behoefte te kunnen voorzien. Dit geldt voor de branche als geheel, maar ook in het bijzonder voor het bedrijf DPD, dat op haar bestaande locatie in Best niet meer in haar logistieke activiteiten kan voorzien. Een nieuwe locatie kent bovendien een aanzienlijke meerwaarde indien hier kan worden voorzien in (de behoefte aan) een meer intensieve wisselwerking met diverse aan DPD gelieerde – en overige logistieke bedrijven.

Westfields is een locatie die in aanmerking zou kunnen komen voor een ontwikkeling als grootschalig logistiek terrein, waartoe de onderhavige laddertoets aan de orde is.

Ter plaatse van het plangebied geldt reeds een (deels uit te werken) bedrijfsbestemming, echter zonder dat ter plaatse specifiek de mogelijkheid tot de vestiging van zeer grootschalige logistieke bedrijvigheid is toegestaan.

Dit betekent dat door middel van voorliggend bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2 Bro. In het kader van goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk om aan te tonen, dat sprake is van een actuele regionale behoefte en dat deze behoefte niet op te vangen is in bestaand stedelijk gebied door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins. In deze paragraaf wordt aan deze afweging invulling gegeven.

3.2.2.2 Inhoud van het plan

Het voor logistiek beoogde deel van Westfields betreft een terrein van ca 28 ha bruto (25 ha netto), waarmee invulling kan worden gegeven aan de vraag naar zeer grootschalige logistieke bedrijvigheid en de uitbreidingsplannen van DPD als logistiek dienstverlener. De ruimtebehoefte hierbij is specifiek en bestaat uit twee grote bouwvolumes: “het L vormige gebouw” en “het langgestrekte bouwvolume”.

Het eerste bouwvolume - “het L vormige gebouw” - betreft het DPD bedrijfsgebouw met een specifieke vormgeving gericht om het zo efficiënt mogelijk kunnen verwerken van inkomende en uitgaande goederenstromen. De vorm van dit gebouw wordt feitelijk bepaald door de in het gebouw te plaatsen sorteerinstallatie en is een verbinding van diverse dockshelters (met hierin de vrachtwagens) c.q. deuren, e.e.a. zoals door DPD internationaal wordt gehanteerd.

Het tweede bouwvolume - “het langgestrekte bouwvolume” - betreft bedrijfsbebouwing bestaande uit (qua oppervlakte) nader vorm te geven geschakelde grootschalige ruimten voor logistieke bedrijven (goederenwegvervoer, fulfillmentbedrijven e.d.), groothandelsbedrijven, distributiecentra, en opslaggebouwen. Deze geschakeld te realiseren gebouwen bieden aldus ruimte voor aan DPD gelieerde – en overige (logistieke) bedrijven, die ter plaatse kunnen voorzien in de opslag en uitgifte van hun goederenstromen en/of goederenstromen van derden.



Afb 11: vormgeving van de geplande nieuwbouw

Vormgeving van beide gebouwen is in hoofdlijnen op de bijgevoegde afbeelding te zien.

3.2.2.3 Trede 1 van de Ladder : de actuele regionale behoefte

De Provincie Noord-Brabant heeft Bureau BUITEN opdracht gegeven voor het opstellen van een prognose van de behoefte aan bedrijventerreinen in de perioden 2014-2020, 2021-2030 en 2031-2040 om op basis hiervan te komen tot bestuurlijke afspraken over de programmering van bedrijventerreinen. Uit het op basis hiervan opgestelde rapport “*Behoefteraming bedrijventerreinen Noord Brabant 2014-2020*” d.d. 14 oktober 2014 (nr. 838), integraal opgenomen in **bijlage 1**, blijkt, dat voor logistieke terreinen in Noord Brabant tot aan 2020 een behoorlijke ruimtebehoefte wordt verwacht (+203 ha). De positieve ontwikkeling van de ruimtebehoefte zet naar verwachting door tot 2031 en 2040, door banengroei in de logistiek en groothandel en door meer behoefte aan specifieke logistieke terreinen. De ruimtebehoefte naar logistieke terreinen wordt ook veroorzaakt door de toenemende voorkeur van logistiek bedrijven voor bedrijventerreinen die voor de specifieke eisen en wensen van de logistiek zijn ingericht.

Ten aanzien van logistiek wordt door Bureau BUITEN nog het navolgende opgemerkt:

“Schaalvergroting in de logistiek zet naar verwachting voorlopig verder door. Logistieke bedrijven kiezen voor strategische locaties binnen regio’s, landsdelen en tussen landen. De logistiek is bij uitstek een sector waar de grootschaligheid van een groot (logistiek) terrein, efficiencyvoordelen biedt ten opzichte van een kleinschalig terrein.”

Op basis van voormelde Provinciale prognoses voor ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen heeft de provincie aan iedere regio gevraagd voor eind 2015 nieuwe duurzame verstedelijkingsafspraken te maken rondom bedrijventerreinen in de RRO’s. Hiervoor is het van groot belang om het aanbod zo in beeld te brengen dat het in kwalitatieve zin kan worden gematched met de vraag. Voor Zuidoost-Brabant geldt dat het grootste deel van de ruimtevraag tot en met 2040 komt uit het segment (zeer) grootschalige logistiek en groothandel. Aldus is er in Zuidoost-Brabant voornamelijk behoefte aan locaties en terreinen die de vraag naar (zeer) grootschalige logistiek kunnen faciliteren.

Door bureau Stec is in opdracht van de Provincie Noord Brabant een kwalitatief verdiepingsonderzoek bedrijventerreinen Noord-Brabant gedaan. Door Stec groep worden in haar rapportage van april 2015, integraal opgenomen in **bijlage 1**, ten aanzien van logistiek twee ontwikkelingen bevestigd, die de kern vormen van de invulling zoals deze op Westfields wordt voorgestaan : een toenemende schaalvergroting en het toenemende belang van samenwerking in de keten tussen logistieke partijen. Stec geeft hierbij aan dat clustering van logistieke bedrijven met name vanuit oogpunt van stedenbouw (korrelgrootte), faciliteiten (bewaakt parkeren) en infrastructuur (brede wegen en weinig belemmeringen) aan te bevelen is, waarbij de nabijheid van bedrijven de ‘samenwerking in de keten’ kan bevorderen. Het markt-/groeiperspectief voor de logistieke sector is zowel op de korte- alsook de middellange

termijn goed te noemen. Diverse trends en ontwikkelingen maken dat er sprake is van een constante vraag naar nieuwe locaties voor logistiek. Deze vraag wordt veroorzaakt door de aantrekkende economie, de zeer aanzienlijk toenemende E-commerce en de stijgende export. Ook schaalvergroting en efficiency spelen een belangrijke rol bij de expansie van logistieke bedrijven.

3.2.2.4 Trede 1 van de Ladder : de concrete behoefte van DPD en gelieerde bedrijven

De omschrijving van de bouwvolumes op Westfields is opgenomen in paragraaf 3.2.2.2.

De locatiekeuze wordt niet alleen bepaald door de omvang c.q. oppervlakte van de op Westfields beschikbare percelen, maar zeker ook door de ligging hiervan nabij het snelwegennet, vanwege de hoeveelheid in- en uitgaande goederenstromen middels (grote) vrachtwagencombinaties (regulier en containertransport) alsook bestelbussen. Hiermee wordt een aanzienlijke besparing in reistijd bereikt en wordt voorkomen dat forse verkeerstromen ontstaan op gemeentelijk en/of provinciaal wegennet.

Belangrijke voorwaarde voor de verplaatsing van DPD is verder, dat de groeipotentie van het bedrijf gedurende een aantal jaren kan worden ingevuld. In lijn met de ervaringen in de branche kent DPD in 2015 een buitengewoon sterke groei en voorziet DPD een verdere groei die fors groter zal zijn dan aanvankelijk verwacht. Voor de planperiode verwacht het bedrijf een groei van ruim 360% door uitbreiding van de traditionele – en op E commerce gebaseerde vervoersbewegingen.

Conclusie trede 1

Op basis van het vorenstaande staat voldoende vast, dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Concreet bestaat behoefte aan een bedrijfsterrein van circa 28 ha ruimte met hierbij een specifieke vorm van deze locatie. Deze behoefte wordt gebaseerd op zowel het algemene beeld ten aanzien van de vraag naar bedrijfsterreinen voor met name (zeer) grootschalige logistieke bedrijvigheid in Zuid – Oost Brabant, de huidige en toekomstige ruimtevraag van DPD alsmede de synergievoordelen die zullen optreden door een clustering van overige logistieke partijen in de directe nabijheid van DPD.

3.2.2.5 Trede 2 van de Ladder : Bestaand stedelijk gebied.

De vervolgvraag (trede 2) is of in de actuele behoefte kan worden voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied, e.e.a. vast te stellen aan de hand van een inventarisatie van de potentiële ontwikkelingslocaties en inschatting van de (financiële) haalbaarheid daarvan.

Ondanks dat in algemene zin in de regio Zuid Oost-Brabant sprake is van een overaanbod in bedrijventerreinen is echter voor de (zeer) grootschalige logistiek sprake van een mismatch tussen vraag en aanbod. De vraag naar kleinere locaties kan markttechnisch gezien op best veel plekken (zoals vrijkomende bestaande locaties) landen in Zuid Oost Brabant. Dit pleit dus voor een duidelijkere logistieke

strategie binnen de regio. Deze strategie is echter niet van invloed op de (zeer) grootschalige ruimtevraag voor logistieke bedrijvigheid. Deze specifieke vraag kan niet gefaciliteerd worden met de locaties die nu beschikbaar zijn. Het segment zeer grootschalige logistiek (> 5 ha) kan momenteel in deze regio beleidsmatig alleen op het GDC terecht.

Aldus resteert ten behoeve van de thans aan de orde zijnde Laddertoets enkel de afweging op welke locatie(s) in de regio kan worden gekomen tot invulling van de zeer grootschalige ruimtevraag van logistieke bedrijvigheid, zoals in concreto van DPD in combinatie met de aan (de bedrijfsvoering van) DPD gelieerde bedrijven.

In samenspraak met 1Loket zijn in 2014 en 2015 diverse potentiële vestigingslocaties voor DPD in de regio Eindhoven in beeld gebracht, waarbij in eerste instantie is gekeken naar het bedrijventerrein GDC in Eindhoven. De aldaar resterende gronden kennen echter een onvoldoende omvang. Op GDC kan dus niet - en zeker niet tegen financieel objectief aanvaardbare kaders - worden gekomen tot een invulling zoals op Westfields wordt voorzien.

Vervolgens is gekeken naar alternatieve locaties, waarbij rekening is gehouden met de feitelijke goederenstromen van en naar het logistiek terrein van DPD. Het bedrijf DPD (Nederland) BV is een onderdeel van een internationaal opererend moederbedrijf, waarin de Europese logistieke activiteiten over diverse dochterbedrijven en aldus over diverse locaties zijn verdeeld. Belangrijk voor de keuze van een vestigingsplaats voor DPD (Nederland) BV rondom Eindhoven is het gegeven dat de zuidelijk gelegen gebieden in Nederland ten zuiden van Eindhoven en in Limburg, grotendeels worden beleverd vanuit het Belgische Luik, waar DPD eveneens een grootschalige faciliteit bezit. Aldus zijn de goederenstromen vanuit de huidige locatie van DPD in Best en de nieuw vorm te geven locatie van DPD voor het overgrote deel gericht op het Noorden en het Westen van Nederland.

Bij de uitgevoerde beoordeling van andere terreinen in de regio Eindhoven dient allereerst de kanttekening te worden gemaakt dat geen van de eventuele alternatieve locaties is voorzien van de benodigde bestemming voor logistieke bedrijvigheid en dat deze een te hoog minimaal bebouwingspercentage kennen van 50%. Beoordeeld zijn allereerst de bedrijventerreinen te Helmond en Kempisch bedrijvenpark te Bladel. Deze terreinen bleken niet geschikt zowel vanwege de te kleine beschikbare kavels alsmede de ligging ten opzichte van het rijkswegennet. Vervolgens zijn beoordeeld de bedrijventerreinen te Son, te Veldhoven (Habraken), Eindhoven (Park Forum) maar ook hierbij deden de ligging en de beschikbare kavelgrootte deze locaties afvallen. Aldus kan tot de conclusie worden gekomen, dat als voormelde locaties beleidsmatig al in aanmerking zouden kunnen komen voor logistieke bedrijvigheid (na RRO afweging), dit vormen van logistiek zal betreffen in een veel meer kleinschalige vorm dan thans voor Westfields aan de orde is.

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' vraagt bij trede 2 om een analyse van de beschikbaarheid en geschiktheid van ruimte in bestaand stedelijk gebied. In het bestaand stedelijke gebied van de regio Eindhoven zijn geen locaties of terreinen aanwezig die voldoen aan de kwalitatieve vereisten en die tevens de vereiste omvang

hebben. Ook zijn geen terreinen of locaties aanwezig die de potentie hebben om te kunnen worden getransformeerd naar een locatie voor de specifieke vorm van logistieke bedrijvigheid zoals deze op Westfields wordt voorzien door de komst van DPD en de overige logistieke bedrijvigheid.

Conclusie trede 2

Concluderend kan gesteld worden dat binnen bestaand stedelijk gebied aan de actuele regionale behoefte c.q. de ruimtevraag van DPD c.a. kan worden voldaan door het bestaande (deels uit te werken) bedrijventerrein Westfields te voorzien van een verruiming van de gebruiksmogelijkheden om aldaar (zeer) grootschalige logistieke bedrijvigheid toe te kunnen staan. Hierbij is geen sprake van een transformatie van niet-industriegronden, maar enkel van een uitbreiding van de ter plaatse bestaande industriële gebruiksmogelijkheden.

3.2.2.6 Conclusie Ladder voor duurzame verstedelijking

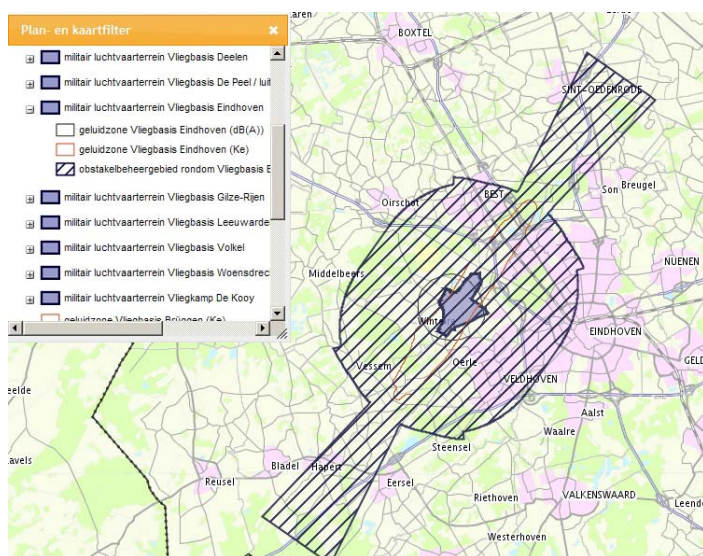
Conclusie is dat kan worden voldaan aan de eisen van artikel 3.1.6. lid 2 Bro doordat voor de in dit bestemmingsplan vervatte stedelijke ontwikkeling wordt voorzien in een actuele regionale behoefte, die binnen bestaand stedelijk gebied - op Westfields - kan worden voorzien.

Een meer gedetailleerde (cijfermatige) onderbouwing van deze Laddertoets is opgenomen als **bijlage 1** bij deze toelichting.

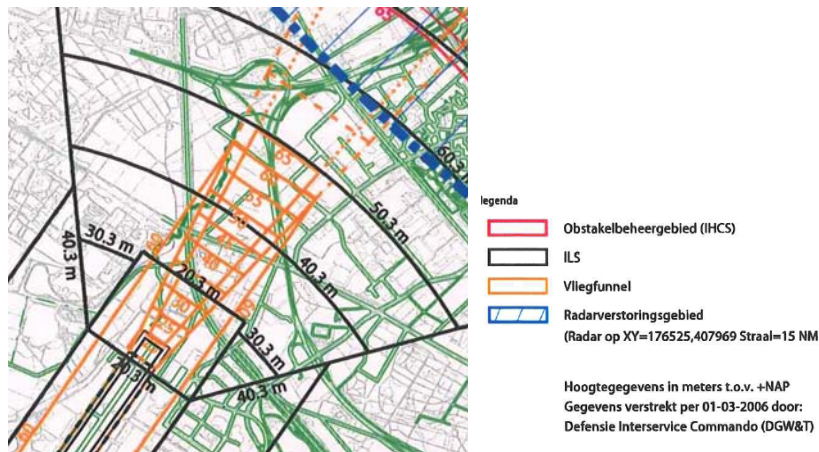
3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel AMvB Ruimte genoemd, is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Besluit bevat regels ter borging van een aantal nationale belangen.

Voor de regio Eindhoven is de zone van de 380 Kv hoogspanningsleiding van toepassing. Dit is de bestaande hoogspanningsleiding gelegen in Eindhoven Noord en (deels) Oost, deze is echter niet gelegen binnen onderhavig plangebied.



Afb 12: Barro (november 2014) besluitsubvlak militair luchtvaartterrein vliegbasis Eindhoven



Afb 13: hoogtebelemmeringen luchthaven Eindhoven ter plaatse van het plangebied

Verder zijn de belangen van luchthaven Eindhoven geborgd. In het Barro en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) zijn algemene regels gegeven voor het militaire luchtvaartterrein en voor het daarbij behorende beperkingengebied.

Onderhavig plangebied ligt volgens het Rarro binnen het obstakelbeheergebied (IHCS) en de Instrument Landing System (ILS) rondom vliegbasis Eindhoven.

Obstakelbeheergebied (Inner Horizontal en Conical Surface, IHCS)

In deel 3 van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen is voor militaire luchtvaartterreinen een uitbreiding van het obstakelbeheergebied aangekondigd in overeenstemming met de norm die door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) wordt gesteld. Dit betekent dat rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak (IHCS) ligt van 45 m hoog ten opzichte van de start- en landingsbaan; dit is NAP +65 m omdat de baan op een hoogte van NAP +20 m ligt. De straal van het IHCS bedraagt 4 km rond de landingsdrempels, dat overgaat in een conisch vlak met een helling van 5% tot 145 m over een afstand van 2 km. De hoogte van dit obstakelvrij vlak is gerelateerd aan de ligging van de drempels van de start- en landingsbaan ten opzichte van NAP. Aanleiding voor de uitbreiding van het obstakelbeheergebied is het besluit van de Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (NAVO) om deze norm die al geldt voor burgerluchtvaartterreinen, om veiligheidsredenen ook van toepassing te verklaren op militaire luchtvaartterreinen. Uit de ICAO-norm vloeien aanvullende hoogtebeperkingen voor objecten rondom een luchtvaartterrein voort.

Het plangebied valt binnen het obstakelbeheergebied. Er geldt een hoogtebeperking van NAP +65 m. Het maaiveld ligt op circa NAP +19,5 m. De maximale bebouwingshoogte bedraagt 20 meter, waardoor aan deze hoogtebeperking wordt voldaan. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen ook niet hoger zijn dan 20 meter.

Instrument Landing System (ILS)

De luchthaven beschikt over ILS-apparatuur teneinde een landing in verminderde weersomstandigheden mogelijk te maken. Hiervoor bestaat een ICAO-norm die richtlijnen bevat omtrent het beperken van gebieden waarin obstakels kunnen worden

opgericht. Deze gebieden bestaan uit meerdere vlakken, zowel horizontaal als oplopend. Om te voorkomen dat de werking van het ILS wordt verstoord, is het noodzakelijk om binnen het betreffende gebied, voordat een object wordt opgericht, een toetsing te laten plaatsvinden.

Op basis van de door Defensie overgelegde gegevens bedraagt de hoogtebeperking als gevolg van ILS ter plaatse van het plangebied deels NAP +40,3 m en deels NAP +50,3 m. Het maaiveld ligt op circa NAP +19,5 meter. De maximale bebouwingshoogte bedraagt 20 meter, waardoor aan deze hoogtebeperking wordt voldaan.

Funnels

Daarnaast zijn er obstakelvrije vlakken vastgesteld bestaande uit start- en landingsvlakken met zijkanten (zogenaamde 'funnels') in de verlengde van de start- en landingsbanen. Binnen deze obstakelvrije vlakken gelden beperkingen ten aanzien van het oprichten van hoge obstakels (van 20 tot 170 m boven NAP). Het plangebied ligt niet binnen deze funnels.

3.2.4 Luchthavenbesluit Eindhoven

Op 29 december 2007 is het Besluit tot aanwijzing van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven in werking getreden. In dit besluit is tevens de geluidszone vastgelegd. Voorafgaand aan deze procedure is een milieueffectrapportage uitgevoerd. In het Milieueffectrapport Militair Luchtvaartterrein Eindhoven zijn o.a. de gevolgen voor geluid, de luchtkwaliteit en externe veiligheid weergegeven voor de maximaal mogelijke gebruiksruimte van de luchthaven. Het aanwijzingsbesluit komt overeen met planalternatief 2 uit het MER. Dit aanwijzingsbesluit is verwerkt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

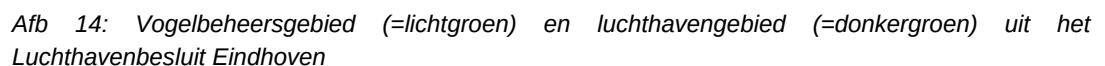
Eind 2009 is de Regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) in werking getreden. Op basis van deze regelgeving moet een luchthavenbesluit worden opgesteld voor het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Het Luchthavenbesluit Eindhoven is op 1 oktober 2014 in werking getreden. Voor dit luchthavenbesluit is een milieueffectrapportage uitgevoerd. In het MER zijn o.a. de gevolgen voor geluid, de luchtkwaliteit en externe veiligheid weergegeven voor de maximaal mogelijke gebruiksruimte van de luchthaven. Dit luchthavenbesluit met beperkingengebied wordt bij de eerstvolgende wijziging van het Rarro en Barro meegenomen.

In dit luchthavenbesluit zijn het luchthavengebied en het beperkingengebied aangewezen. Er zijn geen regels over externe veiligheid opgenomen in dit luchthavenbesluit. In het beperkingengebied gelden beperkingen :

1. door de 'nieuwe' 35 Ke geluidszone.
Binnen de in het luchthavenbesluit Eindhoven opgenomen 35 Ke geluidszone mogen geen nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen (zijnde onderwijsfunctie of gezondheidszorgfunctie) worden gerealiseerd (aldus Besluit militaire luchthavens).
2. door het obstakelbeheergebied (IHCS), de ILS en de vliegfunnels

3. in het vogelbeheersgebied.

- oppervlaktewateren met een oppervlakte van meer dan 3 hectare;
- natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden;
- vishouderijen met extramurale bassins;
- extramurale opslag of verwerking van organisch materiaal;
- afvalwaterzuiveringsinstallaties.



3.2.5 Conclusie Rijksbeleid

Bestemmingsplan "Westfields Logistiek"

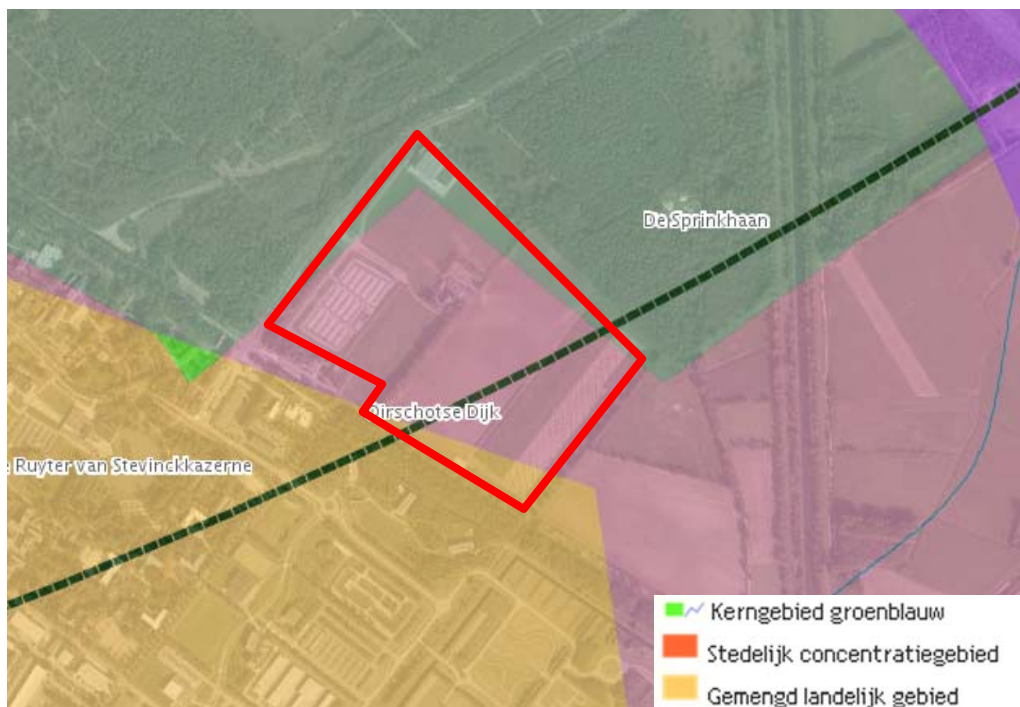
3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO), 2010, partiële herziening 2014

Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. De structuurvisie is opgebouwd uit 2 delen (A en B) en een uitwerking.

Deel A bevat de hoofdlijnen van het beleid. Hierin heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt, gebaseerd op trends en ontwikkelingen. Ook beschrijft de provincie vanuit welke filosofie ze haar doelen wil bereiken. Die is: 'samenwerken aan kwaliteit'. De provincie realiseert haar doelen op vier manieren: door regionaal samen te werken, te ontwikkelen, te beschermen en te stimuleren. In deel B beschrijft de provincie 4 ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Voor iedere structuur formuleert de provincie ambities en beleid. Per beleidsdoel is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om haar doelen te bereiken.

Op de structurenkaart worden de diverse functies op hoofdlijnen weergegeven:



Afb 15: Uitsnede Structurenkaart SVRO

Bedrijventerrein Westfields is op de structurenkaart gelegen binnen de 'stedelijke structuur'. Binnen deze 'stedelijke structuur' is het bedrijventerrein aangeduid als 'stedelijk concentratiegebied'. Het plangebied is eveneens deels gelegen in gemengd landelijk gebied en kerngebied groenblauwe mantel. Daar het plangebied op de basis van de Verordening ruimte 2014 (zie verderop) niet is gelegen in deze zones, wordt hier verder niet aan getoetst.

Binnen het stedelijk concentratiegebied dient de groei van verstedelijking opgevangen te worden. Dit wil ze o.a. bereiken door zorgvuldig ruimtegebruik binnen de stedelijke structuur. Dit betekent dat de kansen voor functiemenging, inbreiding, herstructurering en zo nodig transformatie in het stedelijk gebied goed moeten worden benut, inclusief de mogelijkheden voor intensivering en meervoudig ruimtegebruik. Hierdoor is minder ruimte nodig voor stedelijke uitbreidingen. Door meer aandacht te schenken aan beheer en onderhoud van het bestaand stedelijke gebied worden in de toekomst ingrijpende herstructureringen voorkomen. De provincie zet onder andere de Verordening ruimte in om dit doel te bereiken.

3.3.2 Verordening ruimte 2014, 15 juli 2015

Algemene regels en structuren

Provinciale Staten van Noord-Brabant heeft op 7 februari 2014 de 'Verordening Ruimte 2014' vastgesteld. Deze Verordening is herzien in werking getreden op 15 juli 2015.

In de verordening zijn algemene regels opgenomen, die voor heel Brabant gelden en betrekking hebben op zorgvuldig ruimtegebruik en op het bevorderen van de ruimtelijke kwaliteit van Brabant. In het algemeen houdt dit in dat gebruikers van een gebied rekening houden met het karakter, de grootte en de functie ervan. Het doel van zorgvuldig ruimtegebruik is om bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Pas als dat niet kan, wordt gezocht naar de beste plek in het buitengebied om nieuwe ruimte te gebruiken. Daarnaast wil de provincie verouderde locaties in stedelijk gebied opnieuw invullen en ongewenste functies in het buitengebied saneren.

Naast de algemene regels is de provincie verdeeld in vier structuren waarvoor apart beleid geldt. Onderscheiden wordt de stedelijke structuur, de ecologische hoofdstructuur, de groenblauwe mantel en het gemengd landelijk gebied. Elk ruimtelijk oppervlak van Brabant valt onder één van deze structuren. Per structuur is uitgewerkt welke functies ontwikkeld kunnen worden en onder welke voorwaarden.



■ Structuur - Bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied

Afb 16: Uitsnede themakaart 'Stedelijke ontwikkeling'

In de Verordening ruimte 2014 zijn vijf themakaarten opgenomen. Voor onderhavig plangebied is de themakaart “stedelijke ontwikkeling” van belang. Het plangebied kent op de overige themakaarten, Natuur en landschap, Agrarische ontwikkeling en windturbines, Water en Cultuurhistorie geen specifieke vermelding.

Op de themakaart “stedelijke ontwikkeling” staan het bestaand stedelijk gebied, zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling, integratie stad-land en de regionale bedrijventerreinen en is bedrijventerrein Westfields aangeduid als 'bestaand stedelijk gebied'. Binnen het bestaand stedelijk gebied is het aangeduid als 'stedelijk concentratiegebied'.

Het provinciale beleid is al jaren gericht op het bundelen van de verstedelijking. Uitgangspunt is dat woningbouw, bedrijventerreinen, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur moet plaatsvinden in de stedelijke concentratiegebieden. Binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied is de gemeente in het algemeen vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkeling. Wel bevat de Verordening ruimte specifieke regels voor o.a. bestaande, aan te leggen of uit te breiden bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

In het ruimtelijk beleid van de provincie wordt een sterk accent gelegd op een meer duurzame inrichting van bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Dit is een onlosmakelijk onderdeel van het provinciaal beleid dat zorgvuldig ruimtegebruik centraal stelt. Onder duurzaamheid verstaat de provincie dat zuinig met de ruimte wordt omgegaan, dat de inrichting van het bedrijventerrein bijdraagt aan onze milieudoelstellingen, dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan het aanzien (beeldkwaliteit) en dat de economische kwaliteit van het terrein optimaal is. Zuinig ruimtegebruik betekent ruimtelijk gezien dat de ruimte op bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties beter wordt benut, in het bijzonder door intensief en meervoudig ruimtegebruik. Mede daarom zet de provincie sterk in op de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

In de Verordening ruimte zijn daarom regels opgenomen die bewerkstelligen dat genoemde aspecten van zorgvuldig ruimtegebruik en de mogelijkheden voor herstructurering uitdrukkelijk aan bod komen in bestemmingsplannen ten behoeve van bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

Stedelijke ontwikkeling in stedelijk gebied

In artikel 4 van de Verordening is geregeld dat een bestemmingsplan dat voorziet in een stedelijke ontwikkeling - zoals de ontwikkeling van een bedrijventerrein - uitsluitend gelegen is in bestaand stedelijk gebied. Hieraan wordt in geval van de locatie Westfields voldaan.

Bedrijventerrein Westfields : afspraken RRO en harde plancapaciteit

Wat betreft de afspraken in het regionaal ruimtelijk overleg over de herbestemming van bedrijventerrein Westfields voor zeer grootschalige logistieke bedrijvigheid kan in de eerste plaats worden verwezen naar de hierna in paragraaf 3.4. beschreven regionale afspraken betreffende uitgifte van bedrijfsterrainen in de regio Eindhoven.

In aanvulling op en ter invulling van deze regionale (werk)afspraken heeft eind 2014 en begin 2015 diverse malen overleg plaatsgevonden tussen de regio gemeenten (1 loket) van de regio Eindhoven en het provinciebestuur in de vorm van gedeputeerden Pauli en de Boer. Hierbij is DPD in de gelegenheid gesteld haar specifieke kaders te presenteren en is aan de hand hiervan door alle betrokkenen besproken en gezien op welke wijze aan de ruimtebehoefte van DPD binnen de regio kon worden voorzien. Deze oordeelsvorming is grotendeels beschreven in de paragraaf betreffende de Ladder der duurzame verstedelijking, met name bij de tweede trede.

Als resultaat van dit overleg is eind april 2015 een gezamenlijk schrijven van de gemeenten Best, Eindhoven, Geldrop-Mierlo, Helmond, Nuenen, Oirschot, Son en Breugel, Veldhoven alsmede Waalre ontvangen, dat tevens werd gedragen door voormelde provinciale bestuurders. Hierbij geven voormelde gemeenten aan dat bestuurlijk beleidsmatig overeenstemming is bereikt over de vestiging van DPD op Westfields en geven zij hierbij aan dat men voornemens is om snel te komen tot een aangepaste programmering voor de vestiging van logistieke bedrijvigheid in de regio aangepast aan de actuele vraag vanuit de markt. Het staat DPD aldus de gezamenlijke gemeenten hierbij vrij om - vanwege haar specifieke ruimtevraag - verder te gaan met haar planvorming rondom de vestiging op Westfields :

“De bestuurders zijn zich terdege bewust van de door de STEC groep geschetste ontwikkelingen binnen de logistieke sector. Het is duidelijk dat deze van grote impact zijn op de behoefte aan terreinen voor grootschalige logistiek in de regio. De positieve constructieve houding van de bestuurders kan het beste worden geëffectueerd door zo snel mogelijk te komen tot een programmering die aansluit bij onder andere deze behoefte van marktpartijen in het logistieke segment. Vragen van marktpartijen tonen aan dat snelheid geboden is en dat er nu doorgepakt moet worden. De bestuurders nemen hierin dan ook hun verantwoordelijkheid en vertrouwen er op dat het reeds vastgestelde plan van aanpak dit najaar tot een programmering gaat leiden die de juridische toetsen kan door staan.

Wanneer DPD op basis van de positieve grondhouding en de toezegging zo snel mogelijk de programmering op orde te brengen verder wil gaan met planvorming dan kan dat, het risico hierbij is echter voor rekening van het bedrijf.”

Zoals bij de beschrijving van de tweede trede van de Ladder der duurzame verstedelijking reeds aangegeven zien de regionaal te maken beleidsmatige keuzes op het gebied van logistieke bedrijvigheid vooral op de ruimtevraag voor het segment logistiek tussen 1 en 5 ha., die immers op diverse plekken in Zuid Oost Brabant kan worden ingevuld, onder meer door benutting van in de toekomst vrijvallende industriële terreinen.

Nu nergens in de regio sprake is van een vergelijkbare alternatieve locatie (qua oppervlakte en qua ligging direct aan het rijkswegennet) kan in combinatie met de beleidsmatige instemming vanuit 1loket worden volstaan met de in de voorgaande paragrafen besproken Laddertoets als basis voor de invulling op Westfields van de specifieke zeer grootschalige ruimtevraag van DPD in combinatie met andere grootschalige logistieke activiteiten.

Bedrijventerrein Westfields : zorgvuldig ruimtegebruik

Het bedrijventerrein Westfields is een bestaand, ten dele uitgewerkt bedrijventerrein. De ambitie van de gemeente Oirschot voor Fase 1 en Fase 2 van Westfields richt zich op het faciliteren van zeer grootschalige logistieke bedrijvigheid op een locatie direct ontsloten op het rijkswegennet. Het terrein moet ruimte bieden aan bedrijven die vanwege hun omvang en verkeersaantrekkende werking niet in een (gemengde) woonomgeving of reguliere bedrijfsomgeving passen.

Bij het opstellen van de planregels en de verbeelding van het bestemmingsplan "Westfields Logistiek" is zoveel mogelijk geprobeerd zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik op dit bedrijventerrein te stimuleren. Zorgvuldig ruimtegebruik wordt binnen onderhavig plan bevorderd doordat de regels een doelmatige verdeling van het ruimtebeslag voor bedrijven in verschillende milieucategorieën bevorderen, een minimale omvang van de uit te geven bedrijfskavels opleggen alsmede uitgaan van een op de aard van het bedrijventerrein aangepast bebouwingspercentage en bouwhoogte.

Verder wordt oneigenlijk ruimtegebruik zoveel mogelijk voorkomen door het niet toestaan van bedrijfswoningen, bedrijven behorend tot de milieucategorie 1 en 2, vestigingen van detailhandel, zelfstandige kantoorvestigingen, horeca, maatschappelijke voorzieningen en leisurevoorzieningen. Productiegebonden detailhandel wordt wel toegestaan, mits het ondergeschikte verkoop c.q. levering van goederen betreft in een ter plaatse gevestigd bedrijf voor zover deze goederen in dat bedrijf zijn vervaardigd, bewerkt of hersteld. Detailhandel in voedings- en genotmiddelen zijn hiervan uitgezonderd.

3.3.3 Conclusie provinciaal beleid

Het bedrijventerrein Westfields past binnen het provinciaal beleid.

3.4 Regionale afspraken

Regionale programmering SRE programmering bedrijventerreinen Zuidoost-Brabant

In het document "*Regionale programmering Samenwerkingsverband Regio Eindhoven programmering bedrijventerreinen Zuidoost-Brabant*" van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en Provincie Noord-Brabant van juni 2013 is een programmering opgenomen voor de bedrijventerreinen in Zuidoost-Brabant waarmee is getracht te komen tot een evenwicht tussen vraag en aanbod alsmede afstemming tussen de diverse gemeenten. Duidelijk is dat sprake is van een fors overaanbod van bedrijfsterreinen in de regio.

Met behulp van het provinciaal verkeerslichten model is in juni 2012 een programmering overeengekomen, waarmee als tussenstand ruim 300 ha "on hold" is gezet. Het aanbod in bedrijfsterreinen werd hierbij verdeeld in "groen" (ontwikkeling tot 2020), "oranje" (ontwikkeling na 2020) en "rood" (geen ontwikkeling). Hiermee werd een deel van het overaanbod opgelost, maar met name in stedelijk gebied bleef sprake van een fors groter aanbod dan vraag naar bedrijfsterreinen.

Om hier te komen tot een verdere aanpak is in november 2012 gekomen tot een verfijning van afspraken. Een van deze afspraken is dat alle terreinen in segmenten met een tekort op groen zijn gezet. Uit onderzoek van Bureau Buiten en de Stec groep is gebleken dat voor een aantal segmenten vraag en aanbod in balans zijn of dat zelfs een tekort dreigt. In het kader van vraaggericht werken wil de regio terreinen in alle segmenten kunnen blijven aanbieden en geen “on hold” zetten waar dat niet nodig is. Daarom is het van belang op in te zetten op de ontwikkeling van de terreinen in de segmenten zwaar, logistiek en functioneel.

In een overleg op 24 januari 2013 onder leiding van gedeputeerde de Boer is de fasering van de bedrijfsterreinen aan de westzijde van Eindhoven besproken en vastgelegd, waarbij voor Westfields is gekomen tot een totaal van 19.5 ha “groen” en 15 ha “oranje”, waarbij als voorwaarde is gesteld dat de oranje terreinen bij een aantrekkelijke vraag als eerste in aanmerking komen op weer op groen gezet te worden.

Bestuursconvenant stedelijk gebied Eindhoven 2013

Het stedelijk gebied heeft gekozen voor een intensievere samenwerking om zowel de negatieve gevolgen van overcapaciteit in het aanbod van bedrijventerreinen te reduceren maar vooral ook om de kansen en het potentieel van het stedelijk gebied te kunnen verzilveren. Om de samenwerking te borgen zijn nieuwe afspraken gemaakt en vastgelegd in het bestuursconvenant stedelijk gebied Eindhoven 2013 tussen de 9 gemeenten in het stedelijk gebied. In het convenant zijn afspraken vastgelegd over de planning en programmering van werklocaties, inclusief kantoren, bedrijventerreinen en grootschalige detailhandelsvoorzieningen.

De samenwerkende gemeenten hebben zich hierbij verder verenigd met als doelstelling “het juiste bedrijf op de juiste plaats”. Vanuit die gedachte werken de 9 gemeenten in het stedelijk gebied samen in het zogenaamde ‘1-loket’. Het 1-loket streeft ernaar om een bedrijf dat op zoek is naar nieuwe huisvesting, zo goed mogelijk te faciliteren. Als het kan, huisvesten we het bedrijf bij voorkeur binnen het stedelijk gebied, c.q. het SRE-gebied.

Belangrijke afspraak in voormeld convenant is het monitoren van vraag en aanbod van werklocaties in het stedelijk gebied, de jaarlijkse actualisering van het programma door de portefeuillehouders economie alsmede de drie jaarlijkse herijking door de gemeenteraden van het programma. Tussentijdse aanpassingen van het programma kunnen plaatsvinden door middel van een unaniem besluit van de portefeuillehouders economie op basis van een concrete business case.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Coalitie akkoord mei 2014

In dit coalitie akkoord geeft de destijds nieuwe coalitie (CDA, SP, Dorpsvisie en PvdA) haar toekomstvisie met daarbij diverse uitgangspunten en afspraken. In het kader van onderhavig plan is de visie van de coalitie op de economie binnen de gemeente relevant.

Economie: bijdragen aan een duurzame samenleving

Op gemeentelijk niveau zijn duurzaamheid en arbeidsparticipatie belangrijke kernbegrippen. Oirschot kan met zijn specifieke karakter een speciale rol vervullen in de sterke economische regio Eindhoven. Het "Monument in 't Groen" is een oase van rust binnen een technische en zakelijke omgeving. Ontspanning, bezinning, ontmoeting, kunst en cultuur zijn de ingrediënten die kunnen fungeren als aanjager van de lokale economie. Daarnaast is Oirschot een gemeente met veel agrarische en industriële bedrijvigheid.

Hoofdpijnen van de aanpak

Als onderdeel van de hoofdpijnen van de aanpak wordt aangegeven dat een permanent overleg met de lokale bedrijven om gezamenlijk de faciliterende rol van de gemeente goed te kunnen uitoefenen en om problemen, zoals leegstand van panden, ontwikkeling en revitalisering van bedrijventerreinen, verkeersproblematiek, gezondheidsproblemen e.d. te bespreken, belangrijk is. Een actieve houding in de samenwerking met de MRE (Metropool Regio Eindhoven) is nodig.

Dit wordt doorvertaald in diverse afspraken waaronder de onderstaande:

'We trekken vernieuwende economische initiatieven aan voor Westfields , waarbij het scheppen van werkgelegenheid een belangrijk aandachtspunt is.'

Gesteld kan worden dat met onderhavig plan een concrete invulling gegeven wordt aan deze afspraak en dat hiermee de ontwikkeling van Westfield passend is binnen het coalitie akkoord.

3.5.2 Toekomstvisie Oirschot 2030

Op 26 april 2011 heeft de gemeenteraad de Toekomstvisie Oirschot 2030 vastgesteld.

Over bedrijvigheid wordt het volgende gesteld in de toekomstvisie:

In 2030 zijn toerisme en recreatie, Oirschot als integraal onderdeel van de ambitie van Brainport 2020 en zorg de belangrijkste economische pijlers. Dit betekent niet dat andere bedrijvigheid wordt uitgesloten. Bij iedere vorm van economische ontwikkeling staan kwaliteit en professionaliteit voorop met een goede inpassing of versterking van het groene en cultuurhistorische karakter van Oirschot

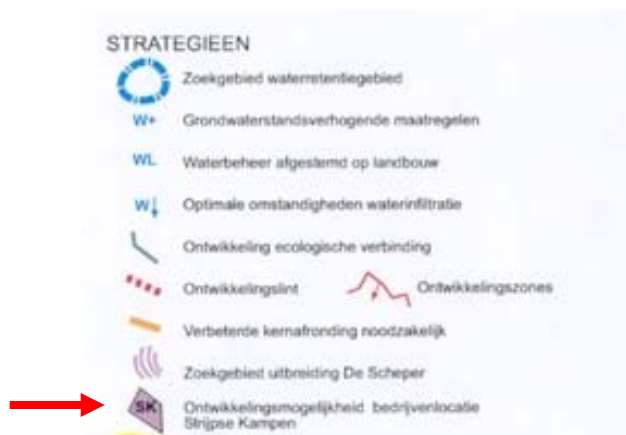
Onderhavig plan voorziet in een verdere invulling van het bedrijvenpark Westfields waarmee invulling gegeven wordt aan de visie van de gemeente om ook 'andere' bedrijvigheid toe te laten binnen de gemeentegrenzen. Uit de verdere toetsing aan de planologische (omgevings)aspecten blijkt dat onderhavig plan inpasbaar is binnen haar (groene) omgeving en dat er geen nadelige effecten zijn op de omliggende natuur.

3.5.3 StructuurvisiePlus 2004

De StructuurvisiePlus is in september 2004 vastgesteld door de gemeenteraad. In de StructuurvisiePlus zijn de ruimtelijke kwaliteiten, voortvloeiend uit de analyse van de bestaande situatie van de grondlaag, de infrastructuur en het occupatiepatroon, van de hele gemeente in beeld gebracht. Het resultaat van deze analyse is vastgelegd in de "Duurzame Ruimtelijke Structuur" (DRS) van Oirschot.

Daarna zijn de programmatische behoeften in de gemeente, hoeveel en wat voor soort woningen, hoeveel hectare bedrijfsterrein voor wat voor soort bedrijven etc, bekeken. Het resultaat is het programma dat de gemeente wil realiseren. Tot slot wordt gekeken of het programma kan worden ingepast in de Duurzame Ruimtelijke Structuur, ervan uitgaande dat de DRS zo mogelijk wordt versterkt, maar er in elk geval geen afbreuk aan wordt gedaan. Hieruit volgt de na te streven ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Oirschot, als basis voor verdere acties.

Op de strategiekaart (zie bijgevoegde afbeelding) voor het buitengebied maakt onderhavig plangebied deel uit van een gebied met een ontwikkelingsmogelijkheid voor het bedrijfshoud als onderdeel van de Strijpsche Kampen.



Afb 17: Uitsnede Strategiekaart StructuurvisiePlus

In de Nota Duurzame Ruimtelijke Structuur maakt onderhavig plangebied onderdeel uit van de Strijpsche Kampen. Over dit gebied wordt aangegeven dat door de nabijheid van infrastructuur voor verkeer te water, op de weg, per rail en in de lucht en in aansluiting op de occupatie in de vorm van woningbouw en bedrijvigheid vanuit het stedelijk gebied Best-Eindhoven, liggen hier zeer goede kansen voor verdergaande ontwikkeling van bedrijventerrein. Ook hier geldt dat de noodzaak en wenselijkheid van uitbreiding is bepaald bij de confrontatie van de DRS met de programmatische behoefte. Uit kwalitatief oogpunt is verplaatsing van enkele grote bedrijven naar deze locatie wenselijk. Het betreft bedrijven die in het landelijk gebied van Oirschot zijn gelegen en die door hun omvang en/of beïnvloeding van de omgeving bij voorkeur naar een betere locatie binnen de DRS verplaatst worden.

In de uitvoeringsparagraaf van de StructuurvisiePlus wordt onder het aspect 'werken' het bedrijvenpark Westfields genoemd. Hierover wordt het volgende gesteld:

Aan de Eindhovensedijk, tussen de Erica en het Beatrixkanaal, is momenteel het bedrijvenpark Westfields in ontwikkeling. Met de realisatie van het bedrijventerrein wil de gemeente Oirschot onder meer voorzien in de lokale behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid. Daarnaast is in de regio Eindhoven een tekort aan bedrijfslocaties. Westfields biedt hiervoor een oplossing. De realisatie van het bedrijventerrein Westfields maakt deel uit van een regionale bedrijvenzone rond de A2. In de Structuurvisie Plus van de gemeente Oirschot en het Regionaal Structuurplan van het SRE is het gebied opgenomen als een regionaal bedrijventerrein.

Gesteld kan worden dat onderhavig plan een concrete invulling geeft aan de beleidsvisie uit de StructuurvisiePlus aangaande de Strijpsche Kampen. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat onderhavig plan passend is binnen de StructuurvisiePlus.

3.5.4 Visie groene corridor

Gemeente Oirschot, gemeente Eindhoven en Brabants Landschap hebben het plan om tussen de Markt in Oirschot en het centrum van Eindhoven de Groene Corridor te realiseren. De Groene Corridor zal dé recreatieve fietsverbinding worden tussen het centrum van Eindhoven, Oirschot en Het Groene Woud.

De doelstelling van het project is om een aantrekkelijke en groene verbinding te realiseren tussen stad en platteland. In de realisatieplannen onderscheidt de projectgroep Groene Corridor enkele deelgebieden ('kamers'). Samen maken deze deelgebieden van de Groene Corridor een robuuste groene recreatieve verbinding tussen het centrum van Eindhoven en de Markt in Oirschot.

De Groene Corridor zal niet alleen een verbinding van A naar B worden, maar ook een belevenis op zich. Ieder deelgebied heeft zijn eigen identiteit, landschappelijke waarde, cultuurhistorische betekenis, belevingswaarde en actoren. Ieder zijn eigen dynamiek, karakteristiek en dus eigen invulling. Per deelgebied zijn ontwerpuitgangspunten (over inrichting, bomen, straatmeubilair, materiaalgebruik, communicatiemiddelen en informatievoorziening) uitgewerkt tot principeprofielen en toekomstbeeld. Met dit project is op de verbeelding deugdelijk rekening gehouden en

het toekomstbeeld zal voor het plangebied worden verfijnd om hiermee de doelstelling van dit project alsook de invulling van het plangebied zal worden afgestemd.

Hoewel in de fase van planvorming is gesproken over het afsluiten van de Eindhovensedijk voor autoverkeer als onderdeel van het project Groene Corridor, zijn daar inmiddels andere afspraken over gemaakt. De bestuurders van de gemeente Eindhoven, gemeente Oirschot en Brabants Landschap zien mogelijkheden om recht te doen aan de oorspronkelijke opgave van de Groene Corridor en toch toegankelijkheid voor autoverkeer tussen Eindhoven en Oirschot mogelijk te houden op zowel de Eindhovensedijk als Oirschotsedijk.

4 PLANOLOGISCH RELEVANTE (OMGEVINGS)ASPECTEN

4.1 Algemeen

Ten behoeve van de voorgenomen realisatie van het beoogde plan dient conform art. 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek te worden gepleegd naar een aantal uitvoeringsaspecten. Met het bouwplan wordt aangesloten op de al gerealiseerde ruimtelijke en functionele structuur, zoals de ontsluitingsstructuur, groenstructuur en de waterhuishouding. In hoofdstuk 2 zijn deze in hun samenhang toegelicht.

Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. De onderzoeksrapporten zijn als (separate) bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan.

Achtereenvolgens worden behandeld:

- Archeologische en cultuurhistorische waarden;
- Bedrijven en milieuzonering;
- Bereikbaarheid bluswatervoorziening;
- Bodem;
- Explosieven;
- Externe veiligheid;
- Geluid;
- Kabels, leidingen en straalpaden;
- Luchtkwaliteit;
- Vormvrije MER-beoordeling;
- Natuur;
- Verkeer en parkeren;
- Water.

4.2 Archeologische en cultuurhistorische waarden

4.2.1 Verdrag van Malta

Het Verdrag van Valletta (Malta) verplicht de Europese overheden tot het beschermen van archeologisch erfgoed. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat archeologische waarden zo mogelijk in situ bewaard moeten blijven. Als dit niet mogelijk blijkt, bijvoorbeeld bij bouwplannen, dan moeten de waarden worden opgegraven en ex situ worden bewaard. Het Verdrag van Valletta is doorvertaald in de Monumentenwet 1988, gewijzigd in 2007, waarbij de gemeente is aangewezen als bevoegd gezag.

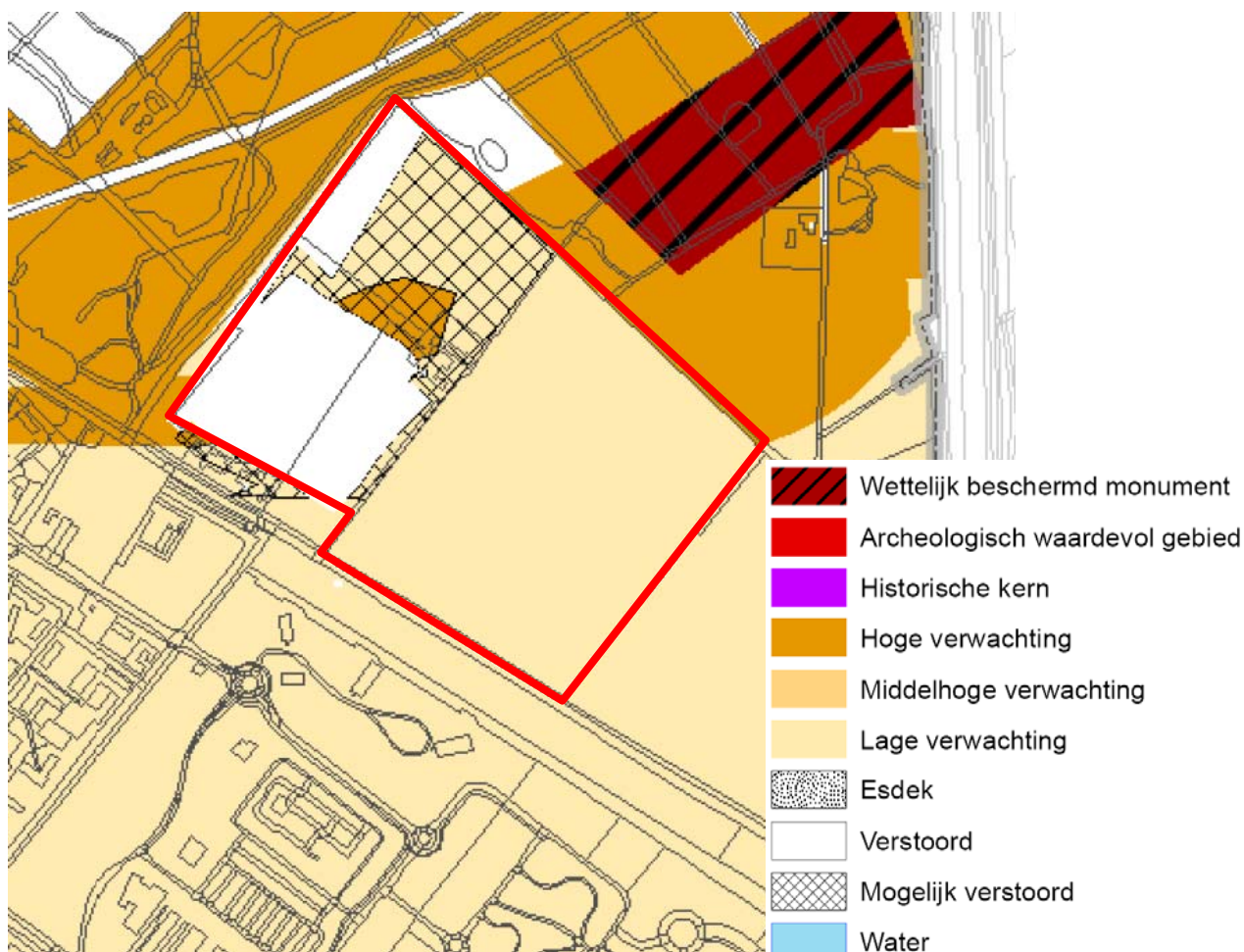
4.2.2 Inventariserend archeologisch onderzoek, 2007

In het kader van de ontwikkeling van Strijpsche Kampen Noord is door Grontmij Nederland bv een onderzoek verricht naar archeologie en cultuurhistorie. Het

bijbehorende rapport (11 mei 2007) is opgenomen als separate **bijlage 2** bij deze toelichting.

In het gebied zelf zijn geen cultuurhistorische waarden bekend. De IKAW geeft het plangebied een lage trefkans en de CHW geeft ook een lage waarde. Pal ten noorden van het plangebied ligt een terrein van zeer hoger archeologische waarde, beschermd, met sporen van begravingen (urnenveld) uit de late Bronstijd en vroege IJzertijd.

De waarnemingen van vuursteenvondsten rondom het plangebied en van het urnenveld ten noorden en zuiden van het plangebied maakt het waarschijnlijk dat er in het plangebied ook archeologische waarden zijn te verwachten. Echter de vondsten ten zuiden van het plangebied zijn gedaan tijdens ontginningen van de Strijpsche Kampen in 1938. In ieder geval is een deel van het plangebied op de geomorfologische kaart aangegeven als een vlakte ontstaan door afgraving en egalisatie. Als het gehele plangebied in de jaren dertig van de 20e eeuw is afgegraven en geëgaliseerd, dan zijn daarmee alle cultuurhistorische waarden verdwenen.



Afb 18: Uitsnede archeologische verwachting, Erfgoedkaart Kempengemeenten

4.2.3 Erfgoedkaart Kempengemeenten, 2009

Begin juli 2009 hebben de gemeenten Oirschot, Reusel-De Mierden, Bladel, Eersel, Bergeijk, Heeze-Leende, Cranendonck, Waalre en Valkenswaard aan de SRE Milieudienst opdracht gegeven om een Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg en een gemeentelijke Erfgoedkaart op te stellen, waarin zowel de archeologische waarden en verwachtingen als de cultuurhistorische waarden zijn opgenomen.

Doel van de erfgoedkaart is om het erfgoed een betere bescherming te kunnen geven via het bestemmingsplan en/of verordening, zoals in de Monumentenwet staat omschreven.

Op basis van de erfgoedkaart geldt voor onderhavig plangebied deels een lage archeologische verwachtingswaarde, voor het overige deel van het plangebied is aangegeven dat er sprake is van een reeds verstoord gebied.

Ondanks deze lage verwachtingswaarde wordt vanuit regionale omgevingsdienst een werkwijze aangehouden dat bij bodemingrepen van meer dan 2.500 m² in combinatie met een diepte van 0,3 m, er minimaal een verkennend booronderzoek noodzakelijk is. Dit onderzoek zal in een later stadium uitgevoerd worden en derhalve is het aspect archeologie gewaarborgd met een dubbelbestemming en daar bijhorende regels.

Op de erfgoedkaart worden geen cultuurhistorische bijzonderheden aangekaart.

4.2.4 Conclusie archeologie en cultuurhistorie

Het aspect archeologie en het aspect cultuurhistorie vormen geen belemmering voor doorgang van onderhavig plan.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is erop gericht een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieubelastende en milieugevoelige activiteiten.

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, gevaar en verkeer) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en een rustige woonwijk waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand. De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van bestemmingsplannen. Het gaat bij het omgevingstype 'rustige woonwijk en rustig buitengebied' bij de verschillende hindercategorieën om de afstanden in de volgende tabel.

Categorie	Richtafstand (in meters) tot omgevingstype	
	rustige woonwijk en rustig buitengebied	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50

Naast het omgevingstype 'rustige woonwijk en rustig buitengebied' wordt het omgevingstype 'gemengd gebied' onderscheiden. Dit omgevingstype kent een lagere gevoeligheid voor diverse aspecten van hinder.

Voor de beide omgevingstypen is in de publicatie een indicatieve typering van de gevoeligheid opgenomen, die zich vertaalt in correcties op de in acht te nemen indicatieve afstand.

Ten noorden van de Eindhovensedijk is het plangebied omgeven door met name bosgebieden. Dit aangrenzende gebied wordt daarom, conform de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' getypeerd als 'rustige woonwijk en rustig buitengebied'. Ten zuiden van de Eindhovensedijk is uitsluitend sprake van militaire functies. Het oefenterrein zelf wordt niet gezien als een hindergevoelige functie. Het kazernecomplex wordt, vanwege de aanwezigheid van woonverblijven, werkplekken en werkplaatsen en een kinderdagverblijf, gezien als 'gemengd gebied'.

De horecabedrijven nabij het plangebied worden niet gezien als hindergevoelige functies. De bestaande bedrijfswoningen aan de Eindhovensedijk 33 en 35 behorende bij de horecabedrijven zijn wel hindergevoelig. Door ter plaatse van de bestemming 'Bedrijventerrein – Logistiek', grenzend aan de percelen van de horecabedrijven, enkel logistieke bedrijvigheid toe te staan, zijn andere soorten (geluid, hinder, stof of gevaar producerende) bedrijvigheid uit milieu-categorie 3.2 aldaar niet toegestaan. Aldus wordt het verblijfsklimaat ter plaatse van de horecabedrijven voldoende gewaarborgd. Ten aanzien van de bedrijfswoningen is een nader akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd. De rapportage van dit onderzoek is als **bijlage 8** bij deze toelichting gevoegd. Met het onderzoek is inzichtelijk gemaakt welke geluidbelasting vanuit industrielawaai optreedt in het geval van een worst-case benadering bij de vestiging van een logistiek bedrijf. Uit het onderzoek blijkt dat de bedrijfswoningen niet gehinderd worden door de voorziene logistieke bedrijvigheid, mits geluidwerende voorzieningen worden opgericht. Aangezien op voorhand nog niet inzichtelijk is hoe de daadwerkelijke inrichting van het plangebied eruit komt te zien is in de regels een voorwaardelijke verplichting van het bouwen en gebruik opgenomen ten aanzien van industrielawaai. Zo dient voorafgaand aan de verlening van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen inzichtelijk te worden gemaakt wat de concrete geluidbelasting op de bedrijfswoningen betref. Tevens dient bij overschrijding van de richtwaarden geluidwerende voorzieningen in de vorm van een geluidscherm of afschermdende (bedrijfs-)bebouwing te worden opgericht.

Naast de horecabedrijven met bedrijfswoning bevindt zich ten noordoosten van het plangebied een vakantiehuis, bekend als “De Sprinkhaan”, ten behoeve van recreatief verblijf voor gehandicapte kinderen. Het vakantiehuis betreft geen wettelijke hindergevoelige functie. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel onderzoek verricht naar de gevolgen van industrie- en wegverkeerslawaai op het vakantiehuis. De rapportage van dit onderzoek is tevens als **bijlage 8** bij deze toelichting gevoegd. Uit het verrichte onderzoek blijkt dat met de komst van bedrijven op het bedrijventerrein alsmede de daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen voldaan wordt aan de geldende richtwaarden en dat daarmee een goed woon- en leefklimaat voor het vakantiehuis is gewaarborgd.

In het kader van de toepasselijke milieuwetgeving c.q. -vergunning kunnen aanvullend nadere eisen worden gesteld ten aanzien van de feitelijke invulling van de ter plaatse toegestane bedrijvigheid en hiermee samenhangende indeling van het bedrijfsperceel.

In het gedeelte van het plangebied met de bestemming ‘Bedrijventerrein’ (het noordelijke deel gelegen aan de Erica) wordt uitgegaan van bedrijven in de milieucategorie 3.1. De toe te laten bedrijven zijn opgenomen in de als bijlage 1 bij de planregels toegevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten.

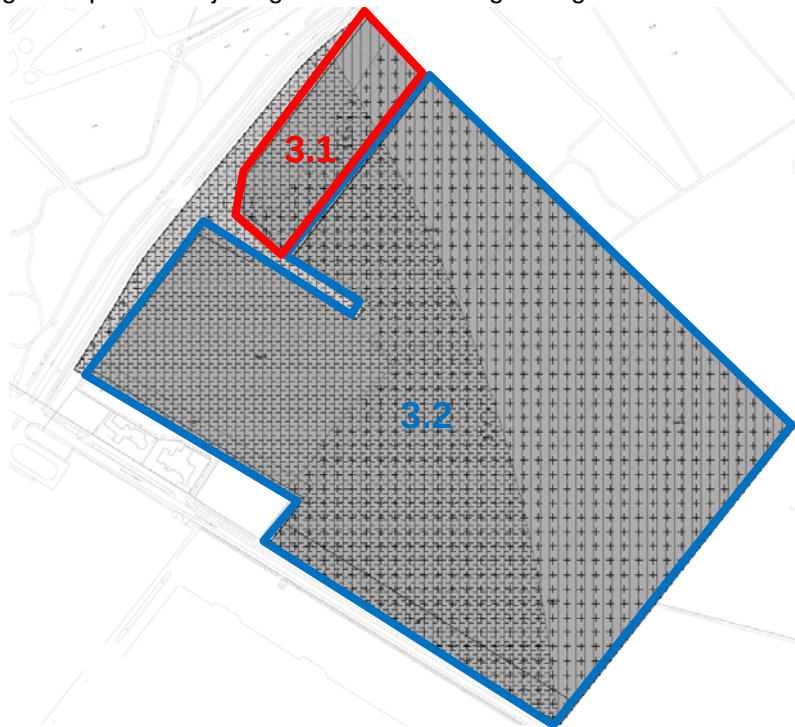
Uitgesloten van vestiging op een bedrijventerrein zijn (op enkele uitzonderingen na) activiteiten als landbouw, grond- en delfstoffenwinning, energieproductie, detailhandel, kantoren en sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen. Daarnaast zijn fysiek op deze locatie ‘onmogelijke’ activiteiten uit de lijsten verwijderd. Tevens zijn bedrijven met een vogelaantrekkende werking verwijderd, vanwege de nabijheid van Eindhoven Airport. Bedrijvigheid die niet voorkomt in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar die gelijk te stellen is met wél op deze lijst voorkomende bedrijvigheid, is slechts toelaatbaar door middel van vrijstelling.

In het gedeelte van het plangebied met de bestemming ‘Bedrijventerrein - Logistiek’ zijn toegestaan: (grootschalige) logistieke bedrijven, groothandelsbedrijven, distributiecentra en opslaggebouwen tot en met maximaal milieucategorie 3.2.

Vanuit de gronden waar milieucategorie 3.2 is toegestaan, is er over een afstand van 100 m geen gevoelige functie te vinden welke binnen deze geldende richtafstand gelegen is, uitgezonderd de twee bedrijfswoningen behorende bij twee horecabedrijven aan de Eindhovensedijk 33 en 35. De horecabedrijven worden daarbij niet als hindergevoelig beschouwd. Ter verantwoording voor de bedrijfswoningen is akoestisch onderzoek verricht en bij vergunningverlening dienen, afhankelijk van de uitkomsten van nader akoestisch onderzoek maatregelen te worden getroffen om geen geluidhinder ten aanzien van de bedrijfswoningen te veroorzaken. Het kazernecomplex is op circa 115 m gelegen van de dichtstbij gelegen grenzen waar bedrijven in milieucategorie 3.2 zijn toegestaan.

De verdere milieukundige aanvaardbaarheid wordt in deze toelichting t.a.v. de diverse relevante onderdelen beschreven en aangetoond.

Vanwege zuinig ruimtegebruik dient oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen te worden voorkomen. Het plangebied is gelegen in een stedelijke regio. In een stedelijke regio moeten daarom bedrijven behorend tot de milieucategorieën 1 en 2 worden geweerd van bedrijventerreinen, aangezien deze gezien de beperkte hinder goed inpasbaar zijn in gebieden met een gemengd karakter of woongebieden.



Afb 19: Toegestane milieucategorieën in het plangebied

4.4 Bereikbaarheid bluswatervoorziening

De objecten in het gebied, waarop het bestemmingsplan betrekking heeft, moeten bereikbaar zijn voor de hulpdiensten. Voor de brandweer moet elk object - uitzonderingen daargelaten - onder andere via twee onafhankelijke rijroutes bereikbaar zijn. Daarnaast moet in de uitvoering van de wegen rekening worden gehouden met de maten van blus- en redvoertuigen.

Voorbeelden daarvan zijn de breedte van de wegen, stralen van bochten en doorrijdhogtes. In specifieke situaties moeten opstelplaatsen voor blus- of redvoertuigen worden gecreëerd. Voor een effectieve en efficiënte brandbestrijding is het noodzakelijk dat er voldoende bluswater in het plangebied aanwezig is. Daarnaast moet in het plangebied om de 80 meter een brandkraan of -put aanwezig zijn. Verder moeten brandkranen of -putten binnen 40 meter afstand van iedere toegang van een pand bevinden.

Het bestemmingsplan is getoetst aan de Handleiding (= Beleidsregels) Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding en voldoet aan de daarin gestelde richtlijnen.

- Het terrein is aldus goed bereikbaar. Elk object - uitzonderingen daargelaten – is via twee onafhankelijke rijroutes bereikbaar. Hulpverlening en vluchtende mensen hoeven elkaar niet in de weg te lopen.
- De brandweer zal in vroeg stadium worden betrokken bij het ontwerp van nieuwe bebouwing binnen het plangebied.
- Ten aanzien van het aspect bestrijdbaarheid wordt de beleidsregel “Bluswatervoorziening en bereikbaarheid” toegepast door de gemeente Oirschot.

4.5 Bodem

4.5.1 *Verkennd onderzoek juni 2007*

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling van industriegebied “Strijpsche Kampen” is - om te beoordelen of de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied geschikt is voor de beoogde functie - een verkennd bodem- en grondwateronderzoek uitgevoerd door bureau Agro Milieu. De uitkomsten van dit onderzoek zijn neergelegd in de rapportage d.d. 2 juni 2007 projectnummer 49806, hier opgenomen als **bijlage 3**.

Uit het geheel aan resultaten blijkt, dat voor enkele van de onderzochte stoffen concentraties aanwezig waren in de vaste bodem boven de streefwaarde. De hypothese “onverdacht” blijft middels dit onderzoek gehandhaafd. Uit milieuhygiënische oogpunt levert de onderzoekslocatie geen belemmering op voor enig toekomstig gebruik en aldus zeker niet voor het voorgestane industriële gebruik.

4.5.2 *Nul situatieonderzoek 2013*

In het kader van de door de gemeente Oirschot voorgenomen verhuur van het huidige parkeerterrein binnen het plangebied is opdracht verstrekt aan bureau Lankelma Geotechniek Zuid B.V. tot een nul-situatie onderzoek door het middels een steekproef, vaststellen van de actuele bodemkwaliteit ter plaatse. De uitkomsten van dit onderzoek zijn neergelegd in de rapportage d.d. 9 december 2013 projectnummer 66511, hier opgenomen als **bijlage 4**.

Lankelma concludeert dat de bodem op de locatie niet geheel vrij van bodemverontreiniging is, waarbij echter gezien de aard en mate van de aangetroffen verontreiniging nader onderzoek niet noodzakelijk is. Er bestaan uit bodemkwaliteitsoogpunt geen beperkingen ten aanzien van de handhaving van de huidige bestemming, dan wel een wijziging hiervan.

4.5.3 *Onderzoek amovering boerderij*

Ten aanzien van de locatie van de in het plangebied voorheen aanwezige boerderij kan worden vermeld dat ten aanzien van de in het kader van deze amovering aangetroffen asbestverontreiniging inmiddels door de gemeente Oirschot opdracht is verstrekt tot verwijdering hiervan.

4.5.4 Conclusie bodem

Het aspect bodem vormt aldus geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Explosievenonderzoek

In het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan 'Strijpsche Kampen Noord' zoals in 2008 vastgesteld door de gemeenteraad, is in 2007 in opdracht van de gemeente onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (CE) in het plangebied. Uitkomst van dit onderzoek was een positief advies (dus kans op aanwezigheid van CE) voor wat betreft een klein deel van het plangebied, zoals op onderstaande linker afbeelding weergegeven:



Afb 20: Mogelijk gebied met aanwezigheid van CE

Het betreffende onderdeel van het plangebied is vervolgens in december 2010 nader onderzocht door onderzoeksbureau Riel Explosive Advice en Services Europe BV, hetgeen leidde tot het Proces Verbaal van Oplevering CE-bodemonderzoek Oirschot Strijpsche Kampen 10 januari 2011. Hierin is vastgelegd dat tijdens de benaderwerkzaamheden geen conventionele explosieven zijn aangetroffen. Wel zijn bomscherven aangetroffen die duiden op oorlogshandelingen (bombardement) op deze locatie. Aan de westzijde van het opsporingsgebied bevindt zich (gedeeltelijk) een kabels- en leidingentracé. Dit tracé kan niet vrijgegeven worden (aangegeven op bovenstaande rechter afbeelding).

Als aanbeveling wordt opgemerkt dat op vrijgeven locaties de geplande werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Wanneer grondroerende werkzaamheden op de locaties van de kabels en leidingen noodzakelijk zijn, is de aanbeveling deze locaties tijdens of vlak voor de uitvoering hiervan te laten onderzoeken.

Voormelde onderzoeken zijn hier opgenomen als **bijlage 5 en 6**.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Algemeen

Bij ruimtelijke plannen moet ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten worden gekeken, te weten bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water, door de lucht of leidingen. Ten aanzien van bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Met ingang van 1 april 2015 geldt voor transport het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen moet worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In deze regels wordt onderscheid gemaakt tussen het zogenoemde "plaatsgebonden risico" en het "groepsrisico".

Plaatsgebonden Risico (PR):

Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk wordt getroffen door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is een ten minste in acht te nemen grenswaarde (PR 10-6/jr) die niet mag worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten', alsmede een zoveel mogelijk te bereiken richtwaarde (PR 10-6/jr) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten';

Groepsrisico (GR):

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep (tenminste 10 personen) tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR is een toetsingswaarde waarin de kans op groepen slachtoffers is verwerkt. Het is gekoppeld aan de personendichtheid binnen het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit betekent dat er een politieke afweging moet worden gemaakt van de risico's tegen de maatschappelijke baten en kosten van een risicovolle activiteit. Ongeacht de hoogte van het groepsrisico zal men zich altijd de vraag moeten stellen of ook de fysieke veiligheid voldoende is gewaarborgd, óók als de groepsrisicocurve de oriënterende waarde niet overschrijdt.

Hieronder zijn in de verschillende paragrafen de uitkomsten verwoord ten aanzien van externe veiligheid in relatie tot verschillende risicovolle inrichtingen, transportroutes en/of objecten. Uitgangspunt is het in 2007 in het kader van het bestemmingsplan Strijpsche Kampen Noord uitgevoerde onderzoek externe veiligheid, waarbij vervolgens is bezien of en zo ja in hoeverre actualisering hiervan aan de orde is in het kader van het bestemmingsplan Westfields Logistiek 2015.

4.7.2 Onderzoek externe veiligheid Grontmij 2007

Door Grontmij is in mei 2007 een toets externe veiligheid uitgevoerd voor het plangebied 'Strijpsche Kampen Noord'. Het doel van het onderzoek is aan te tonen of zich in de directe omgeving van het planvormingsgebied risicovolle inrichtingen en/of objecten bevinden die mogelijk risico's kunnen opleveren voor de gebruikers van het bedrijventerrein. Het onderzoek is hier opgenomen als **bijlage 7**.

- De resultaten van het onderzoek kunnen als volgt worden samengevat :

- In de omgeving van het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen met betrekking tot het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen aanwezig.
- Op basis van de beschikbare gegevens bevinden zich op de aanwezige militaire basis munitieopslagplaatsen waarvoor veiligheidszones gelden. Hierin gelden beperkende voorwaarden voor bedrijven en activiteiten. Het plangebied ligt in zone C en derhalve zal bij de inrichting van het plangebied rekening gehouden moeten worden met de voor die zone gestelde voorwaarden.
- De A2 en de A58 liggen op een dermate grote afstand van het plangebied, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze wegen geen risico's oplevert;
- Het Beatrixkanaal vormt geen belemmering, met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, voor het plangebied, mits rekening wordt gehouden met een minimale afstand van 15 m van het kanaal.
- Er komen geen hogedruk gasleidingen in het plangebied voor.
- Drie DPO-leidingen bevinden zich op ruime afstand van het plangebied en leveren derhalve geen risico op.
- Het te ontwikkelen bedrijventerrein (Strijpsche Kampen) ligt voor een deel binnen de plaatsgebonden risicocontouren van de luchthaven.

De in de nabijheid gelegen risicovolle inrichtingen en objecten vormen geen belemmeringen voor de realisatie van het bedrijventerrein. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.

4.7.3 Transportroutes

Voor Westfields Logistiek 2015 kan ook thans worden vastgesteld, dat er geen transportroutes van belang zijn, die een nadere afweging behoeven op het onderdeel externe veiligheid. Het plangebied ligt namelijk niet binnen het invloedsgebied van de A2 en de A58. In het plangebied en zijn omgeving zijn geen andere vervoersbronnen aanwezig die van invloed zijn op de situatie met betrekking tot externe veiligheid in het plangebied.

4.7.4 Luchthaven Eindhoven

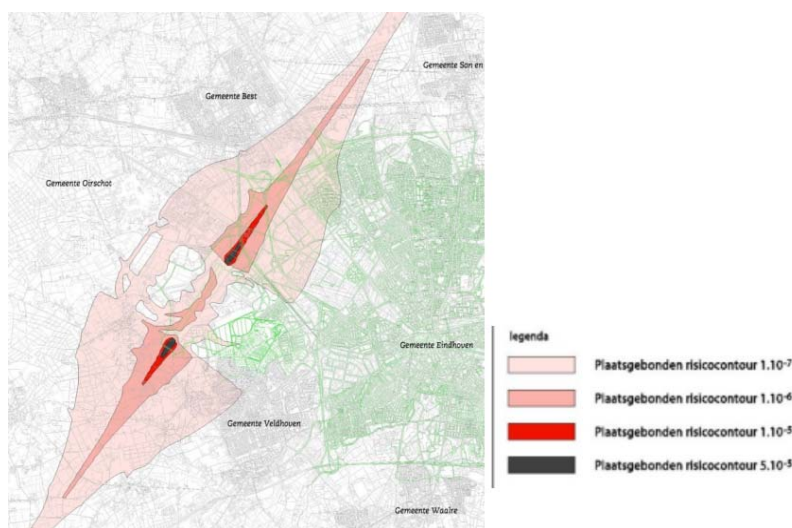
Het plangebied ligt op ongeveer 1500 meter afstand van de luchthaven Eindhoven, zijnde een militair vliegveld met medegebruik door de burgerluchtvaart. De luchtvaart wordt beschouwd als een risicovolle activiteit. In de vigerende Wet luchtvaart is het reguleringsregiem uitgebreid met de milieuthema's externe veiligheid en lucht. Het regiem voor externe veiligheid is voor burgerluchthavens direct in werking getreden. Voor een militair vliegveld kan de minister van defensie besluiten dat te doen. De minister kan van die mogelijkheid op een nader te bepalen tijdstip gebruik maken.

Op 29 december 2007 is het Besluit tot aanwijzing van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven in werking getreden. Voorafgaand hieraan is een milieueffectrapportage uitgevoerd. In het Milieueffectrapport Militair Luchtvaartterrein Eindhoven zijn o.a. de gevolgen voor geluid, de luchtkwaliteit en externe veiligheid weergegeven voor de maximaal mogelijke gebruiksruimte van de luchthaven. Het aanwijzingsbesluit komt overeen met planalternatief 2 uit het MER.

Eind 2009 is de Regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) in werking getreden. Op basis van deze regelgeving moet een luchthavenbesluit worden opgesteld, waarin een grenswaarde voor externe veiligheid kan worden opgenomen. Het Luchthavenbesluit Eindhoven is op 1 oktober 2014 in werking getreden, zonder dat daarin regels over externe veiligheid zijn opgenomen. Voorafgaand aan deze procedure is een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. In het MER zijn o.a. de gevolgen voor geluid, de luchtkwaliteit en externe veiligheid weergegeven voor de maximaal mogelijke gebruikruimte van de luchthaven.

In een brief van 28 oktober 2009 van het (voormalig) Ministerie van VROM is het ruimtelijke interimbeleid voor externe veiligheid voor de luchthaven Eindhoven opgenomen. In de bijlage van deze brief staan de voorwaarden opgenomen waaraan een gemeente zich moeten houden binnen de 10-6 en 10-5 plaatsgebonden risicocontouren van luchthaven Eindhoven. Dit beleid betekent dat :

- er geen objecten mogen worden geprojecteerd in de 10-5 PRcontour waar mensen verblijven;
- voor zogenoemde 'pijplijnplannen' (voor gemeente Eindhoven zijn dat BIC en GDC Acht Noord) binnen de 10-6 PRcontour geldt een personendichtheid van 100 personen per hectare (richtwaarde) waarbij de bebouwing zo laag mogelijk wordt gehouden;
- functies voor groepen beperkt zelfredzame mensen, grote publiekstrekken en evenementen worden uitgesloten.



Afb 21: Plaatsgebonden risicocontour luchthaven Eindhoven

De 10-6 en 10-5 plaatsgebonden risicocontouren op basis van het luchthavenbesluit Eindhoven liggen niet over onderhavig plangebied. Deze risicocontouren werken daarom niet belemmerend voor voorliggend bestemmingsplan.

4.7.5 Munitiezonering van de Ruijter van Steveninckkazerne

Titel 2.6 (Defensie) van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft in afdeling 2.6.1. algemene regels inzake militaire objecten en civiele inrichtingen voor

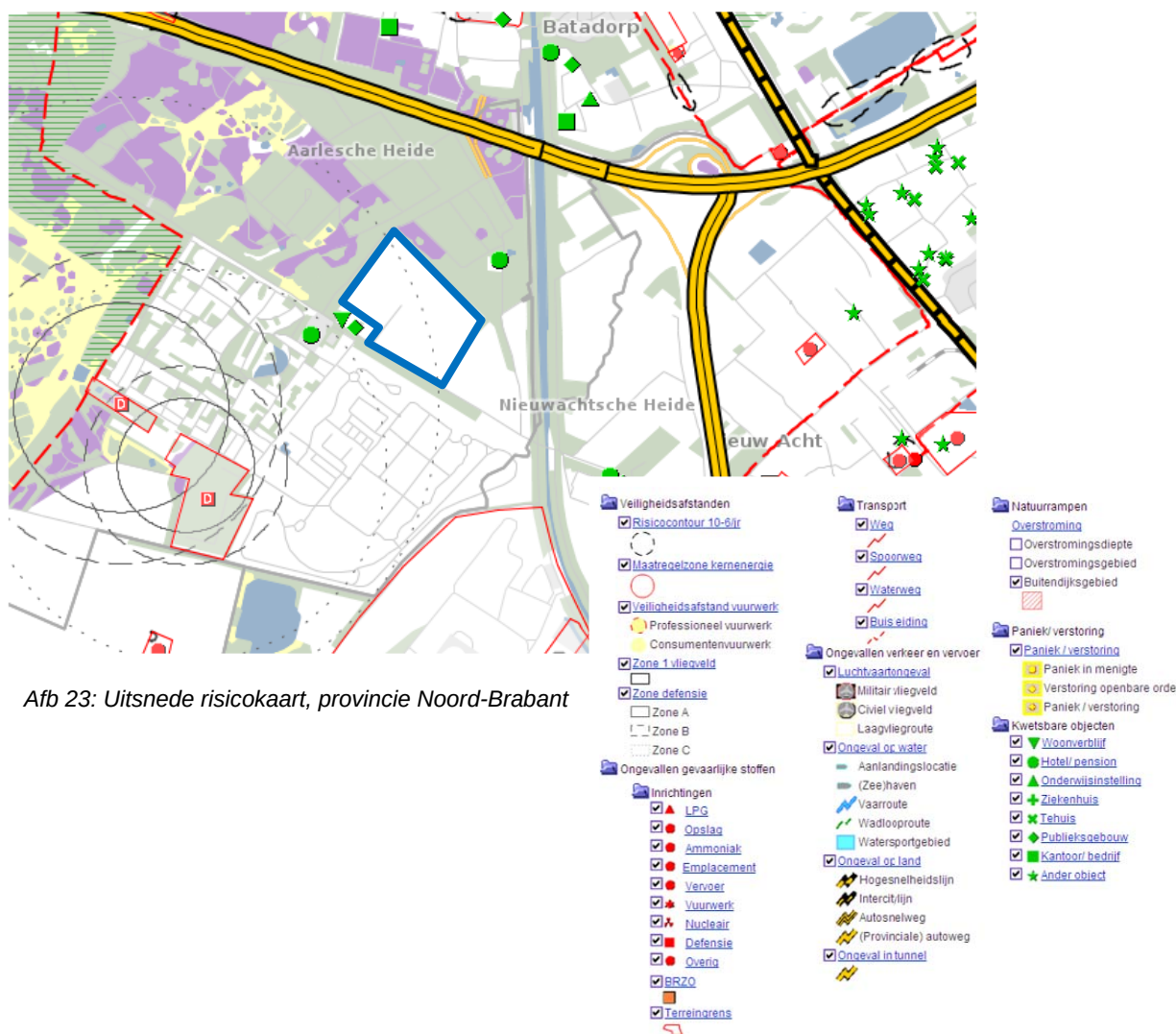
In artikel 2.1. lid 11 van de Rarro worden de munitieopslagplaatsen en de bijbehorende veiligheidszones aanwezen middels een verwijzing naar bijlage 12 (opslagplaatsen) en 13 (veiligheidszones). Voor elke munitieopslagplaats worden drie veiligheidszones aangewezen, aan te duiden als A-zone, B-zone en C-zone, waarbij de A-zone de kleinste afstand tot de munitieopslagplaats heeft en de C-zone de grootste afstand.

Het plangebied voor het bedrijventerrein Westfields Logistiek 2015 ligt uitsluitend binnen de C-zone. Binnen de C-zone gelden beperkingen voor gebouwen met vlies- of gordijngewelconstructies en gebouwen met een zeer groot glasoppervlak waarin zich regelmatig mensen bevinden. De C-zone is op de bijgevoegde afbeelding weergegeven.

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt het voorgaande in acht genomen door op de verbeelding een 'veiligheidszone - munitie' op te nemen en in de planregels voorwaarden te verbinden welke betrekking hebben op de bouw van gebouwen met een bepaalde constructie en/of developzet.

4.7.6 Risicokaart

Uit de weergave van het plangebied op de risicokaart (www.risicokaart.nl) blijkt enkel van de reeds hiervoor beschreven risicocontour C vanuit de munitieopslag van de nabij gelegen kazerne. Van andere relevante risicobronnen is in het plangebied geen sprake.



4.7.7 Conclusie externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan.

4.8 Geluid

De normstelling voor geluid is geregeld in de Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en de Wet luchtvaart. Het betreft normen voor industrielawaai, weg- en railverkeerslawaaï en luchtvaartlawaaï, met als doel nieuwe geluidhindersituaties en daarmee gezondheidsschade te voorkomen. Hiertoe worden zones gedefinieerd, waarbinnen plannen met geluidgevoelige bestemmingen moeten worden getoetst aan de normen.

Binnen het plangebied worden geen nieuwe geluidgevoelige functies gerealiseerd in de zin van de Wet geluidhinder. Er zijn in of nabij het plangebied geen woningen aanwezig. Wel bevinden zich, direct grenzend aan het plangebied aan de Eindhovensedijk 33 en 35 twee bedrijfswoningen, als onderdeel van twee horecavoorzieningen.

In de Wet geluidhinder wordt onderscheid gemaakt tussen verkeerslawaaï en industrielawaai. In deze toelichting wordt wat betreft verkeerslawaaï een onderscheid gemaakt tussen "indirecte hinder" en "wegverkeerslawaaï". Wat betreft industrielawaai worden besproken "industrielawaai algemeen". Geluidzoning is niet aan de orde. Het plangebied ligt niet in de zone van een spoorlijn, zodat het aspect railverkeerslawaaï verder onbesproken kan blijven.

4.8.1 *Verkeerslawaaï: indirecte hinder*

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient genoegzaam vast te staan, dat kan worden voldaan aan het aspect "indirecte hinder", zijnde het geluid van verkeer van en naar de in het bestemmingsplan voorziene inrichtingen, voorzover het verkeer nog aan de(ze) inrichting(en) is toe te rekenen en dus nog niet is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Bij beoordeling van de aanvaardbaarheid van indirecte hinder dient aansluiting worden gezocht bij de circulaire van de Minister van VROM van 29 februari 1996, inzake "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer".

Duidelijk is dat de invulling van het plangebied met reguliere en logistieke bedrijvigheid aanleiding zal geven tot een toename van de verkeersbewegingen. In paragraaf 4.13. wordt de toekomstige verkeersgeneratie besproken. De indirecte hinder kan worden veroorzaakt door zowel personenwagens alsook (lichte en zware) vrachtwagens.

Vraag hierbij is echter of sprake is van een maatgevende geluidgevoelige bestemming voor indirecte hinder binnen het gebied waarin de voertuigbewegingen van en naar het plangebied nog aan de aldaar gevestigde inrichtingen kunnen worden toegerekend. In het plangebied is geen woonbebouwing aanwezig. In de directe omgeving is geen bebouwing aanwezig waarbij wonen de hoofdfunctie vormt. Wel bevinden zich, direct grenzend aan het plangebied aan de Eindhovensedijk 33 en 35 twee bedrijfswoningen, als onderdeel van twee horecavoorzieningen. De dichtstbijzijnde woonkernen zijn Acht en Best. De kern Oirschot ligt op circa 4,5 km ten noordwesten van het plangebied. Aldus kan worden geconcludeerd dat ten

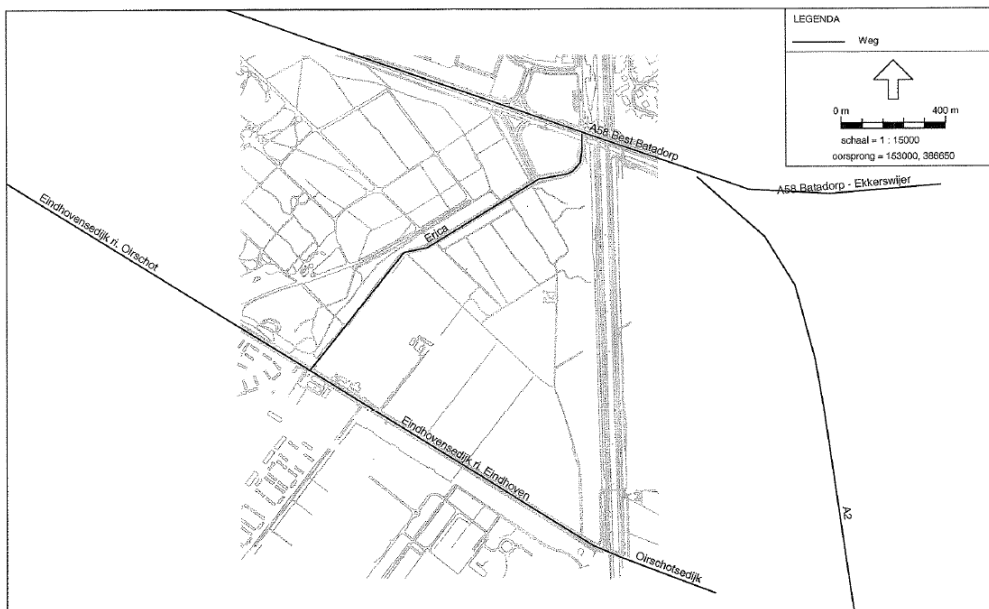
aanzien van de kernen geen sprake zal zijn van indirecte hinder als bedoeld in voormelde circulaire c.q. dat indirecte hinder het woon- en leefklimaat ter plaatse van de kernen niet op onaanvaardbare wijze negatief beïnvloed en derhalve geen belemmering vormt voor de planontwikkeling.

Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich een vakantiehuis, bekend als “De Sprinkhaan”, ten behoeve van recreatief verblijf voor gehandicapte kinderen. Het vakantiehuis betreft geen wettelijke hindergevoelige functie. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel onderzoek verricht naar de gevolgen van wegverkeerslawaai op het vakantiehuis. De rapportage van dit onderzoek is als **bijlage 8** bij deze toelichting gevoegd. Uit het verrichte onderzoek blijkt dat met de komst van bedrijven op het bedrijventerrein alsmede de daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen voldaan wordt aan de geldende richtwaarden en dat daarmee een goed woon- en leefklimaat voor het vakantiehuis is gewaarborgd.

4.8.2 Verkeerslawaai: invloed van omliggende wegen op het plangebied

Langs alle wegen bevinden zich als gevolg van de Wet geluidhinder geluidzones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Binnen de geluidzone van een weg moet de geluidsbelasting aan de gevel van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen voldoen.

In de omgeving van het plangebied liggen vier zoneplichtige wegen. De A58 aan de noordzijde, de A2/E25 aan de oostzijde, de Erica aan de westzijde en de Oirschotsedijk aan de zuidzijde van het plangebied. De Erica en de Oirschotsedijk hebben een geluidzone die binnen het plangebied ligt.



Afb 24: Wegenstructuur in de nabije omgeving

Het bestemmingsplan voorziet niet in de bouw van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, zodat voor het plangebied zelf geen nader akoestisch onderzoek naar de hoogte van de geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerslawaai noodzakelijk is.

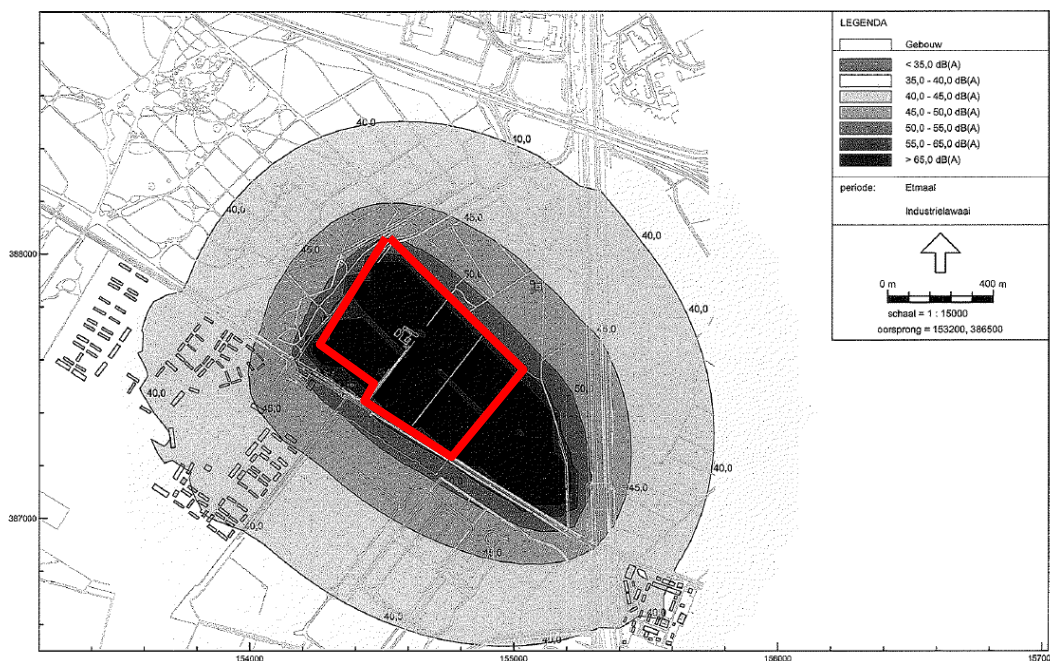
4.8.3 Industrielawaai

Het plan ligt niet in de zone van een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder waarop de vestiging van zogenaamde grote lawaaimakers is toegestaan. Zoneringsplichtige bedrijven (grote lawaaimakers) zijn in het voorliggend bestemmingsplan niet toegestaan. De geluiduitstraling van de toekomstige activiteiten wordt bepaald op basis van de VNG-milieuzonering.

Wettelijk is daarmee voldaan aan de Wet geluidhinder en formeel hoeft er geen onderzoek naar Industrielawaai plaats te vinden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het echter wenselijk om Industrielawaai van niet zoneringsplichtige bedrijven in beeld te brengen.

Door Grontmij is in augustus 2007 een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het plangebied 'Strijpsche Kampen Noord'. Dit onderzoek is hier opgenomen als **bijlage 8**.

Onderdeel van dit onderzoek vormde de geluidbelasting van de activiteiten op het industrieterrein om aldus te komen tot een geluidscontour Industrielawaai. Hierbij werd uitgegaan van een worst case benadering waarbij het gehele plangebied werd ingevuld door categorie 4 bedrijven. Uitkomst van deze benadering was dat de 50dB(A) contour reikte tot slechts enkele tientallen meters buiten het plangebied.

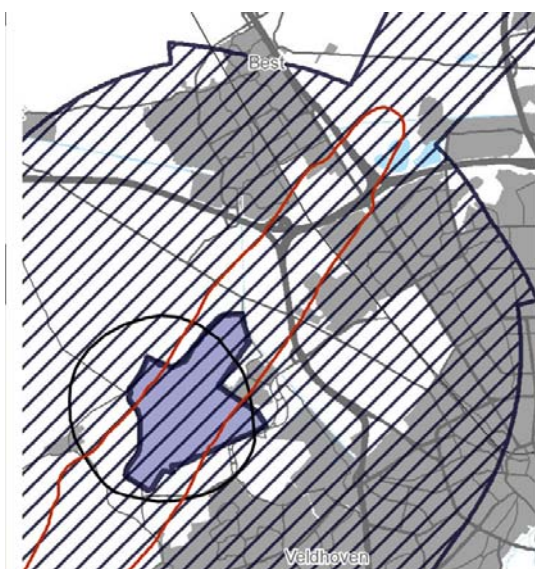


Afb 25: Geluidscontouren Industrielawaai op basis milieucategorie 4.1

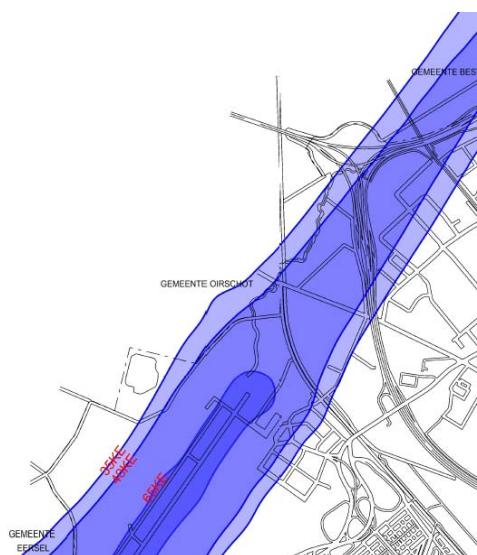
Nu in het bestemmingsplan enkel categorie 3.1 en 3.2 bedrijven alsmede logistieke bedrijvigheid wordt toegestaan en in de omgeving van het plangebied sprake is van geluidgevoelige functies c.q. – gebouwen (Eindhovensedijk 33 en 35) kan niet zonder nader onderzoek worden uitgegaan van een aanvaardbare akoestische situatie. In **bijlage 8** is een aanvullende rapportage van een akoestisch onderzoek opgenomen. Conclusie is dat bij vergunningverlening, afhankelijk van de uitkomsten van nader akoestisch onderzoek aan de hand van een concreet bouwplan, eventueel maatregelen moeten worden getroffen om geen geluidshinder te veroorzaken. Ter juridische waarborging van een goed woon- en leefklimaat is hiervoor in de regels een voorwaardelijke bouw- en gebruiksbepaling opgenomen. Voor het overige is er sprake van een aanvaardbare akoestische situatie.

4.8.4 Luchtvaartlawaaï

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden en bevat regels ter borging van een aantal nationale belangen. De belangen van luchthaven Eindhoven zijn ook in het Barro en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) geborgd (zie ook paragraaf 3.2.3).



Afb 26: Barro (november 2014) besluitsubvlak militair luchtvaartterrein vliegbasis Eindhoven. Rode lijn= Ke geluidszone.



Afb 27: "nieuwe" Ke contouren uit Luchthavenbesluit Eindhoven 2014.

Binnen de in het Barro opgenomen Ke geluidszone mogen geen nieuwe woningen of andere geluidsgoedige gebouwen worden gerealiseerd (aldus Besluit militaire luchthavens). Een gebouw met een onderwijsfunctie of gezondheidszorgfunctie worden in dit kader aangemerkt als ander geluidsgoedig gebouw.

Het plangebied ligt op ongeveer 1500 meter afstand van luchthaven Eindhoven. Een deel van onderhavig plangebied ligt binnen de Ke geluidszone van de luchthaven Eindhoven. Met ingang van 1 oktober 2014 is het luchthavenbesluit Eindhoven in werking getreden waarin een 'nieuwe' 35 Ke geluidszone is opgenomen. Deze Ke contour ligt niet meer ter plaatse van onderhavig plangebied. Deze Ke geluidszone uit

het luchthaven Eindhoven worden bij de eerstvolgende wijziging van het Rarro en Barro meegenomen.

Nu binnen het plangebied geen nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen worden gerealiseerd en bovendien de nieuwe 35 Ke geluidzone van de luchthaven Eindhoven niet meer op het plangebied is gelegen, vormt het aspect luchtvaarlawaai geen belemmering voor de totstandkoming van het bestemmingsplan.

4.8.5 Conclusie geluid

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan.

4.9 Kabels, leidingen en straalpaden

Er bevinden zich geen planologisch relevante hoofdtransportkabels of –leidingen of straalpaden in de nabijheid van het plangebied.

4.10 Luchtkwaliteit

4.10.1 Wet luchtkwaliteit

Met de Wet luchtkwaliteit en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen, wil de overheid zowel komen tot verbetering van de luchtkwaliteit als ook gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden. De Wet luchtkwaliteit is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

De Wet luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). Het NSL heeft als hoofddoelen het zodanig verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid, dat aan de Europese grenswaarden wordt voldaan alsmede het bieden van ruimte voor ruimtelijke projecten en faciliteren van de onderbouwing daarvan voor luchtkwaliteit.

Wanneer projecten in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit dient luchtonderzoek uitgevoerd te worden, waarbij getoetst wordt aan de normen. Als een project niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging kan zonder toetsing het project doorgang vinden. Per 1 augustus 2009 geldt voor NIBM de volgende voorwaarde: het project of de activiteit draagt maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Daarnaast is in de Regeling NIBM een lijst met categorieën van gevallen opgenomen,

die per definitie niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Het betreft dan specifiek gekwantificeerde bedrijfsactiviteiten of het realiseren van kantoor- en woningbouwlocaties in een maximale omvang.

4.10.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Met deze Amvb wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Als gevoelige bestemming worden aangemerkt : scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties worden niet als gevoelige bestemming gezien. Hiervan is binnen het plangebied geen sprake.

4.10.3 Goede ruimtelijke ordening

Naast toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' en het 'Besluit gevoelige bestemmingen' dient altijd te worden onderzocht of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Die verplichting heeft in dit verband betrekking op situaties waarop het Besluit gevoelige bestemmingen niet ziet, maar die vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening onwenselijk zijn, bijvoorbeeld de bouw van woningen langs een snelweg, of de bouw van een school langs een drukke binnenstedelijke weg. In het algemeen is het verstandig om terughoudend te zijn met de vestiging van gevoelige bestemmingen nabij drukke (snel)wegen. Hierbij kan de blootstelling aan de ter plaatse bestaande luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project zelf 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur onder andere bij een woning, school of sportterrein.

Met de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt de ontwikkeling van de luchtkwaliteit gevolgd en wordt de uitvoering van de maatregelen en projecten (die zijn opgenomen in het NSL) bijgehouden. Om de monitoring van het NSL uit te kunnen voeren, heeft destijds het ministerie van VROM, op basis van de Saneringstool/Rapportagetool, de Monitoringstool ontwikkeld. De Monitoringstool is het instrument waarmee de stand van zaken in de uitvoering van de projecten en maatregelen in het NSL wordt gevolgd, en de concentraties luchtverontreinigende stoffen worden berekend voor het achterliggende kalenderjaar en de toekomstige jaren die relevant zijn voor het NSL (2015 en 2020). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU.

De kaart van de monitoring van het NSL (www.nsl-monitoring.nl/viewer/) biedt de mogelijkheid om de verschillende resultaten van de monitoring zichtbaar te maken. Deze kaart maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in het plangebied onder de grenswaarden liggen. Er is aldus rond de planlocatie zowel met als zonder het plan geen sprake van overschrijdingen van grenswaarden in 2015 of in de jaren daarna.

4.10.4 Toetsing

Het onderhavige plan maakt de realisatie mogelijk van 2 hectare reguliere bedrijvigheid en ca 25 hectare logistieke bedrijvigheid. Op basis van de NIBM-tool versie 30-03-2015 kan worden vastgesteld, dat vanwege het verkeer als gevolg van deze ontwikkeling sprake is van een bijdrage in betekenende mate. Het omslagpunt waarop de bijdrage in betekenende mate wordt ligt rond de 1.250 bewegingen met lichte voertuigen of 80 vrachtwagenbewegingen per dag.

De verkeersbewegingen van en naar het plangebied zullen omvangrijker zijn. Onderzoek zal daarom voor de voorgestane ontwikkeling aan moeten tonen of het project aan de luchtkwaliteitseisen op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen als aan een van deze punten wordt voldaan:

1. er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
3. een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
4. een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend

In het kader van het bestemmingsplan is door LBP Sight een luchtkwaliteitstoets uitgevoerd (hoofdstuk 2 van **bijlage 9.**)

Het onderzoek luchtkwaliteit richt zich op het berekenen van de emissies van de voor luchtkwaliteit relevante en maatgevende stoffen (stikstofoxiden en fijn stof), de verspreiding er van naar de omgeving, en de toetsing van de optredende immissieniveaus aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Het onderzoek richt zich daarbij ook op gevoelige objecten in de nabije omgeving zoals de bedrijfswoningen aan de Eindhovensedijk 33 en 35 alsmede het vakantiehuis De Sprinkhaan. Voor een beschrijving van het wettelijk kader wordt verwezen naar bijlage I van de onderzoeksrapportage.

Voor de prognose berekeningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De volgende twee scenario's, met representatieve toetsjaren, zijn vastgelegd:
 - o Scenario 1: Ontwikkelde situatie 2015 met logistieke/distributie activiteiten op bedrijventerrein Westfields te Oirschot.
 - o Scenario 2: Ontwikkelde situatie 2030 met logistieke/distributie activiteiten op bedrijventerrein Westfields te Oirschot.
- De bedrijven die zich vestigen in het kader van de ontwikkeling van de logistieke/distributie activiteiten zijn maximaal categorie 3.2 (bedrijfsmilieuzonering). Bij het berekenen van de emissies is daarom uitgegaan van categorie 3.2 voor alle bedrijven (maximale variant).

Gewoonlijk wordt bij bestemmingsplan procedures een tijdshorizon van 10 jaar aangehouden voor luchtkwaliteit. Omdat er geen directe gegevens beschikbaar zijn van de autonome verkeerssituatie in de NSL monitor, voor 2025, is er voor gekozen de dataset van 2030 toe te passen als worst case scenario (een langer termijn waarover autonome groei van verkeersintensiteit plaats vindt).

Uit de rekenresultaten blijkt dat wat betreft stikstofdioxide en fijn stof op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wm geen knelpunt bestaat voor de verdere bestemmingsplanprocedure ('de grenswaarden worden niet overschreden').

4.10.5 Conclusie luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend plan.

4.11 Vormvrije MER-beoordeling

4.11.1 Besluit m.e.r

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

4.11.2 Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

Volgens het besluit M.e.r., Bijlage D sub 11.3 is de wijziging van een bedrijventerrein met een omvang van 75 ha of meer Mer beoordelingsplichtig.

Het bestemmingsplan "Westfields Logistiek" is deels gericht op het vastleggen van de bestaande planologisch mogelijk gemaakte situatie. In die zin is er geen sprake van aanleg, wijziging of uitbreiding van een bedrijventerrein. Volgens de wetsgeschiedenis

geldt een eventuele m.e.r.-(beoordelingsplicht) alleen voor verandering of uitbreiding van de activiteit en niet voor het bestaande, ongewijzigd gebleven gedeelte. Daarnaast biedt het bestemmingsplan mogelijkheden om te komen tot nieuwe ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen omvatten echter geenszins de aanleg, wijziging of uitbreiding van een bedrijventerrein met een oppervlakte van 75 hectare of meer. In het bestemmingsplan wordt maximaal 28 ha aan nieuw bedrijventerrein mogelijk gemaakt.

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Uit het onderhavige hoofdstuk, waaraan de resultaten van de toetsing juncto art. 3.1.6 Bro worden weergegeven, blijkt dat onderhavig plangebied aangrenzend gelegen is tegen de EHS. Uit het uitgevoerde flora en faunaonderzoek (zie paragraaf 4.12) blijkt dat er geen sprake is van nadelige gevolgen op de EHS.

Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie of een waterwingebied. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt of een Bèlvéderegebied. In dit hoofdstuk zijn tevens de verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling inderdaad geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.

4.11.3 Conclusie

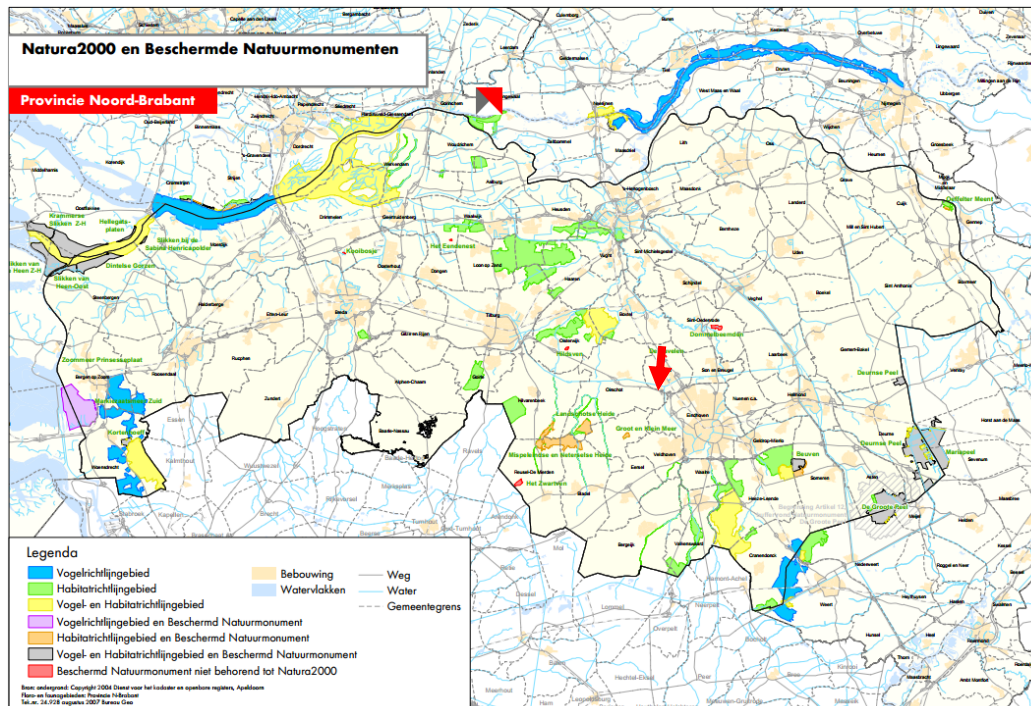
Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

4.12 Natuur

Verplichtingen uit EG-richtlijnen moeten worden omgezet in Nationaal recht. De soortenbescherming uit de Habitatrichtlijn is verwerkt in de Flora- en faunawet. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing worden aangevraagd.

4.12.1 Gebiedsbescherming

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet) en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dient er getoetst te worden of de beoogde ontwikkelingen een negatieve invloed hebben op beschermde gebieden. Onderstaande kaart laat zien welke gebieden in Noord Brabant onder de NB-wet vallen.



Afb 28: Natura 2000 en beschermde natuurmonumenten

In het kader van onderhavig plan is een voortoets natuurbeschermingswet uitgevoerd om te bepalen of er mogelijk sprake is van negatieve effecten op beschermde gebieden. Zie hiervoor paragraaf 4.12.3.

4.12.2 Verkennend natuuronderzoek 2015

In het kader van de ontwikkeling van Strijpsche Kampen Noord is door Grontmij Nederland bv een Flora- en faunascan verricht. De scan omvat een ruimer gebied dan het plangebied van het bestemmingsplan. Deze rapportage dateert van mei 2007 en is hiermee verouderd. Derhalve is er een actualisatie uitgevoerd van dit onderzoek (bijlage 10).

In het kader van dit onderzoek is niet alleen gekeken naar de natuurwaarde van het plangebied zelf, maar ook naar de waarden in de naaste omgeving. De volgende conclusie wordt in de onderzoeksrapportage gegeven.

Flora- en faunawet

Door het nemen van enkele inrichtingsmaatregelen zijn verbodsbepalingen vanuit de Flora- en faunawet op relatief eenvoudige wijze te voorkomen. Indien bij de toekomstige inrichting uitstraling van licht richting de groenstructuren langs de noord-, oost- en westranden van het plangebied achterwege blijft, zijn effecten op vleermuizen en eekhoorn op voorhand uit te sluiten. Zolang de vijver en brede greppel in het noorden van het plangebied behouden blijven, zijn effecten op zwaarder beschermde amfibieën op voorhand uit te sluiten. Op deze wijze zijn er geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet en daarmee wordt het bestemmingsplan in het licht van deze wetgeving uitvoerbaar geacht. Mocht het voorkomen van uitstraling van licht en het

behouden van de vijver en brede greppel niet mogelijk zijn, is aanvullend onderzoek noodzakelijk om effecten nader te kunnen bepalen.

Daarnaast dient in de uitvoeringsfase rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van algemeen voorkomende broedende vogels in het plangebied. Door in de planning rekening te houden met het broedseizoen (globaal half maart – augustus) en/of het tijdig nemen van maatregelen kan voorkomen worden dat vogels tot broeden komen in het gebied waar gewerkt wordt en zijn er geen belemmeringen vanuit de Flora- en Faunawet aan de orde.

Natuurbeschermingswet

In de omgeving van het plangebied zijn diverse Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten aanwezig. Om effecten van de voorgenomen ontwikkeling te toetsen aan de Natuurbeschermingswet 1998, is een voortoets opgesteld door Grontmij Nederland BV (zie hierop volgende paragraaf).

Natuurbeleidskaders

Het plangebied grenst aan de 'groenblauwe mantel' EHS en EVZ zijn in de omgeving aanwezig. Gezien de planontwikkeling, de afstand en aanwezigheid van landschapselementen tussen het plangebied en EHS en EVZ in de omgeving, zijn effecten van externe werking uit te sluiten. Vanuit dit oogpunt zijn er voor EHS en EVZ geen belemmeringen en er is dan ook geen noodzaak voor een nadere procedure in de vorm van een "nee, tenzij-toets".

4.12.3 Voortoets Natuurbeschermingswet

Door Grontmij is in het kader van onderhavige ontwikkeling een voortoets natuurbeschermingswet uitgevoerd (zie **bijlage 11**). Bij dit onderzoek hoort ook de berekening van de stikstofdepositie (zie hoofdstuk 3 van **bijlage 9**).

Het doel van de voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is om vast te stellen in hoeverre de voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. Indien een significant negatief effect op een Natura 2000-gebied op basis van deze voortoets niet op voorhand kan worden uitgesloten, dan is een aanvullende toets in de vorm van een verslechteringsstoets en/of een passende beoordeling noodzakelijk.

Uit de effectbeoordeling blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Met name door de relatief grote afstand van het plangebied ten opzichte van Natuurbeschermingswetgebieden, kunnen effecten van oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verdroging, vernatting en verstoring door licht, geluid, trillingen, mechanische effecten en optische verstoring worden uitgesloten.

Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de planontwikkeling en de aanwezigheid van stikstofgevoelige habitattypen zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd om effecten van verzuring en vermesting te kunnen bepalen. Uit de berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de planontwikkeling ter hoogte van Natura 2000-gebied 'Kempenland West' 0,06 mol/ha/jaar betreft. De

depositie in dit gebied is daarmee het enige Natura 2000-gebied waarbij de depositie niet als verwaarloosbaar beschouwd wordt. Aangezien deze toename van stikstofdepositie in Kempenland West onder de grenswaarde van 1 mol/ha/j valt, geldt dat bij de feitelijke invulling van het bestemmingsplangebied geen vergunningplicht zal zijn, maar een meldingsplicht. Omdat voor dit Natura 2000-gebied ontwikkelingsruimte gereserveerd is en in de huidige situatie nog voldoende ruimte beschikbaar is, wordt geconcludeerd dat de toename van stikstofdepositie geen belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is in het licht van de Natuurbeschermingswet 1998. Nader (effect)onderzoek in de vorm van een verslechteringstoets of een passende beoordeling is niet noodzakelijk.

4.12.4 Conclusie Natuur

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

4.13 Verkeer en parkeren

Verkeer en parkeren vormt een belangrijk onderdeel van dit bestemmingsplan en van de toekomstige vormgeving van het plangebied. Uitgangspunt hierbij is dat binnen het plangebied sprake is van een aanvaardbare parkeer- en verkeerssituatie. In deze paragraaf zal nader worden ingegaan op alle relevante aspecten van deze nieuwe parkeersituatie en de hierbij behorende verkeersafwikkeling.

4.13.1 Verkeersafwikkeling CROW normen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om inzicht te krijgen in de effecten van de invulling van het plangebied met circa 2 hectare reguliere bedrijvigheid en in totaal circa 25 netto hectare logistieke bedrijvigheid, zoals met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. De verkeersgeneratie wordt bepaald door gebruik te maken van CROW-publicatie 317 uit 2012, waarbij de hierin opgenomen cijfers van een weekdagemaal zijn omgerekend (factor 1,33) naar een werkdagemaal:

Als werkmilieu kunnen een tweetal categorieën worden onderscheiden (in aanmerking komen):

- Gemengd terrein: terrein met een hindercategorie 1,2,3 of 4 bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot 'hoogwaardig bedrijvenpark' of 'distributiepark'. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit lichte moderne industrie en overige ('modale') industrie.
- Distributiepark: terrein voor transport-, distributie-, en groothandelsbedrijven. Het gaat met name om bedrijven die activiteiten ontplooiën op het vlak van spoorwegen, wegvervoer en binnenvaart.

Het gemiddeld aantal motorvoertuigen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal, naar werkmilieutype en vervoerwijze is in onderstaande tabel weergegeven.

Type werkmilieu	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I Gemengd terrein	128	30	158
III Distributieterrein	135	35	170

Hierbij gelden de volgende opmerkingen:

- de kengetallen hebben grote marges;
- de netto-oppervlakte bedraagt circa 77% van het bruto-oppervlak;
- aangenomen dat vrachtverkeer goederen brengen en halen (en niet op hetzelfde bedrijventerrein);
- een weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers met 1,33 te vermenigvuldigen;
- de etmaalwaarden van de verschillende werkdagen wijken nauwelijks af van het werkdaggemiddelde. Ten opzichte van het werkdaggemiddelde is het gemiddelde van de zaterdag en de zondag respectievelijk 65% en 90% lager;
- in mei ligt de hoeveelheid verkeer ongeveer 15% onder het werkdagetmaalgemiddelde en in de zomermaanden is dit zelfs ongeveer 20% lager. In maart daarentegen ligt de hoeveelheid verkeer ongeveer 25% boven het werkdagetmaalgemiddelde.
- de hoeveelheid intern verkeer is verwaarloosbaar;
- bij zeer grote oppervlakten bedrijventerrein leveren deze cijfers een overschatting van de verkeersgeneratie;
- De verdeling in percentages van het totale aantal vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's, per milieutype, per weekdagemaal is in onderstaande tabel weergegeven.

Type werkmilieu	Percentage lichte vrachtauto's (< 7,5 ton GVW)	Percentage zware vrachtauto's (> 7,5 ton GVW)
I gemengd terrein	41	59
III distributieterrein	26	74

GVW: Gross vehicle weight (maximaal toegelaten massa)

4.13.2 Berekening verkeersgeneratie

Voor de berekening (zie **bijlage 12**) wordt uitgegaan van het type distributieterrein. Deze benaderd de voorliggende ontwikkeling het meest. Voor de volledigheid is ook het gemengde terrein bepaald om de verschillen aan te geven.

Ten behoeve van de berekening dient het bruto terrein omgerekend te worden naar netto oppervlakte. Bruto terrein van 28 ha x 0,77 = 21,6 ha netto terrein.

Gemengd terrein:

Op basis van 21,6 ha netto terrein bedraagt het aantal voertuigbewegingen per weekdagemaal:

Personenauto's 128 x 21,6 = 2.764 ritten (heen en terug)

Vrachtauto's $30 \times 21,6 = 648$ ritten (heen en terug)

Totaal: = 3.412 ritten (heen en terug)

Distributieterrein:

Personenauto's $135 \times 21,6 = 2.916$ ritten (heen en terug)

Vrachtauto's $35 \times 21,6 = 756$ ritten (heen en terug)

Totaal = 3.672 ritten (heen en terug)

De verdeling tussen licht en zwaar vrachtverkeer is als volgt:

Gemengd terrein:

Lichte voertuigen 41% van 648 = 266

Zware voertuigen 59% van 648 = 383

Distributieterrein:

Lichte voertuigen 26% van 756 = 197

Zware voertuigen 74% van 756 = 559

Geconcludeerd kan worden dat het verschil in gemengd terrein of distributieterrein relatief gering is. Wel is een significant verschil in percentage vrachtverkeer (licht en zwaar) te zien.

In de berekening is uitgegaan van een totale oppervlakte van 26,8 ha en circa 30,8 ha inclusief de groene zone, bijzondere kavel en 'reststukken'. Ten behoeve van de berekeningen is uitgegaan van 28 ha bruto.

Ten aanzien van de verdeling van de verkeersstromen moet een aanname worden gedaan. De aansluiting op de A58 met Erica geeft het verkeer de gelegenheid om zowel in westelijke, oostelijke, noordelijk als via knooppunt Batadorp in zuidelijke richting via het landelijk wegennet bestemmingen te bereiken. Op grond van deze veronderstelling lijkt een verdeling waarbij 85% van het verkeer via Erica van en naar de aansluiting A58 en 15% via de Eindhovensedijk afwikkelt waarschijnlijk. De weg Erica heeft voldoende capaciteit om de verkeersstromen te verwerken. Er is bij de verkeersverdeling nog niet uitgegaan van de realisatie van de Challengevariant, een directe aansluiting van de Erica op de Anthony Fokkerweg, omdat hier nog geen besluitvorming over heeft plaatsgehad op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan werd voorbereid.

4.13.3 Parkeren personenauto's en vrachtauto's

De parkeernormen voor personenauto's worden gebaseerd op de CROW-publicatie 317 uit 2012, waarbij rekening wordt gehouden met de stedelijkheid van de gemeente, waarbij de gemeente Oirschot is gekwalificeerd als weinig stedelijk. Afhankelijk van het type bedrijf of deelgebied worden parkeernormen voorgeschreven per 100 m² bruto vloeroppervlak. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in de ligging van het plangebied, waarbij voor het bedrijventerrein Westfields zijn de parkeernormen voor "buitengebied" van toepassing zijn.

Voor de 2 ha reguliere bedrijvigheid kan worden uitgegaan van de parkeernormen voor arbeidsintensieve bedrijvigheid, minimaal 2,1 en maximaal 2,6 parkeerplaats per 100 m² bvo. Voor de 25 ha logistieke bedrijvigheid kan worden uitgegaan van de parkeernormen voor arbeidsintensieve bedrijvigheid, minimaal 0,8 en maximaal 1,3 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Voor vrachtauto's is geen sprake van standaard CROW parkeernormen. Wel dient op eigen terrein ook voor zowel lichte – als zware vracht in voldoende parkeergelegenheid te worden voorzien. Het grootste deel van de stallingsruimte van vrachtwagens zal worden gevonden in de dockshelters onderdeel van de toekomstige bedrijfsbebouwing, alwaar de wagens worden geladen en gelost. Voor zover parkeren elders plaatsvindt zal het eigen terrein hiertoe in voldoende mate beschikbaar moeten zijn.

4.13.4 Parkeren in de regels

Op basis van de jurisprudentie van de Raad van State dienen de parkeernormen in de regels van het bestemmingsplan te worden opgenomen. In het onderhavige bestemmingsplan wordt opgenomen dat in geval van nieuwe ontwikkelingen (nieuwe bebouwing of gewijzigd gebruik) op het eigen bouwperceel dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid om de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling op te vangen. Bij de beoordeling van de parkeerbehoefte voor personenauto's dient te worden uitgegaan van de kencijfers zoals opgenomen in de CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012 te worden gehanteerd. Burgemeester en wethouders kunnen toestemming verlenen om af te wijken van de parkeernormen, indien het voldoen aan die regels aantoonbaar leidt tot onnodig omvangrijke parkeervoorzieningen.

4.13.5 Conclusie verkeer en parkeren

Conclusie is derhalve, dat het bestemmingsplan niet leidt tot een onaanvaardbare verkeers- en parkeersituatie in en rondom het plangebied.

4.14 Waterparagraaf

Doel van de waterparagraaf is de component water in een zo vroeg mogelijk stadium te adresseren in het besluitvormingsproces van ruimtelijke plannen. Met deze waterparagraaf wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 1, onder c, van het Besluit ruimtelijke ordening.

4.14.1 Beleid

4.14.1.1 Provinciaal Waterplan 2010 – 2015

Het Provinciaal Waterplan 'Waar water werkt en leeft' beschrijft het provinciale waterbeleid voor de periode 2010 tot 2015 en bevat het strategische waterbeleid van de provincie Noord-Brabant voor de periode 2010-2015. Daarnaast vormt het een structuurvisie voor het aspect water op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Het Provinciaal Waterplan heeft beleidskaders als randvoorwaarden, die richting geven aan het waterbeleid. Water dient vele belangen. Om hiermee in dit plan evenwichtig te kunnen omgaan, hanteert de provincie Noord Brabant de principes van

de people-planet-profit-benadering. In Noord-Brabant zijn deze uitgangspunten vertaald in de Telos-driehoek. Vanuit de sociaal-maatschappelijke invalshoek (people) krijgen veiligheid tegen overstroming, bescherming tegen wateroverlast, een betrouwbare drinkwatervoorziening en goede recreatievoorzieningen aandacht. Vanuit de economische invalshoek (profit) heeft dit plan aandacht voor onder meer een goede watervoorziening voor industrie en landbouw en voor het transport over water. De derde invalshoek (planet) gaat uit van het water als voorwaarde voor een gezonde leefomgeving voor mens en natuur. Belangrijke thema's in dat kader zijn de verbetering van de waterkwaliteit, de verdrogingsbestrijding en de meer natuurlijke inrichting van de watersystemen.

Aandacht blijft nodig voor verbetering van de waterkwaliteit, onder meer door vermindering van stikstof afkomstig uit diffuse bronnen en voor verdrogingsbestrijding. Ook de inrichting van beken en kreken en de aanleg van Ecologische verbindingzones langs waterlopen vragen om een impuls. Voor de verbetering van de waterkwaliteit wordt primair uitgegaan van de aanpak van de bronnen. Als dit niet mogelijk is, wordt ingestoken op procesgerichte maatregelen waarbij verontreinigende stoffen zoveel mogelijk worden verwijderd vóór ze zich via de watersystemen verder verspreiden. Als ook dat niet lukt, worden stoffen uit het watersysteem verwijderd door effectgerichte maatregelen (end-of-pipe). Op het vlak van omgaan met waterkwantiteit spelen de huidige inzichten over klimaatontwikkeling een belangrijke rol.

4.14.1.2 Waterbeheerplan 2010 – 2015 waterschap De Dommel

Waterschap De Dommel heeft in december 2009 het Waterbeheerplan 2010-2015 "Krachtig Water" vastgesteld waarin de activiteiten en doelstellingen van het Waterschap zijn opgenomen. Het waterschap geeft in dit plan binnen haar kerntaken prioriteit aan het voorkomen van wateroverlast én het herstellen van het watersysteem van Natura 2000-gebieden. Andere thema's van het waterbeheersplan zijn: aanleg van gestuurde waterbergingsgebieden; afstemming inrichting en het beheer van watergangen op het halen van de ecologische doelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water en de functies 'waternatuur' en 'verweven' uit het Provinciaal Waterplan; samenwerking met gemeenten in de waterketen; aanpak vervuilde waterbodems in samenhang met beekherstel; ruimte bieden aan recreatiemogelijkheden, landschap en cultuurhistorie.

4.14.1.3 Gezamenlijke keur

De waterschappen Aa en Maas, Brabantse Delta en De Dommel hebben in de Noord-Brabantse Waterschapsbond (NBWB) besloten om de Keuren te uniformeren en tegelijkertijd te dereguleren. Hierbij is aangehaakt bij het landelijke uniformeringsproces van de Unie van Waterschappen. Er is conform het nieuwe landelijke model een sterk gedereguleerde Keur opgesteld, met bijbehorende algemene regels en beleidsregels. Deze zijn voor de drie waterschappen gelijkloidend. De nieuwe uniforme Keuren zijn gezamenlijk in werking getreden op 1 maart 2015.

In de nieuwe Keur is opgenomen dat het is in beginsel verboden is om zonder vergunning hemelwater door toename van verhard oppervlak of door afkoppelen van

bestaand oppervlak, tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen. Dit verbod is van toepassing tenzij:

- a. het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
- b. de toename van verhard oppervlak maximaal 2.000 m² is, of;
- c. de toename van verhard oppervlak bestaat uit een sedum dak.
- d. de toename van verhard oppervlak tussen 2.000 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale retentiecapaciteit conform de rekenregel: Benodigde retentiecapaciteit (in m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x Gevoeligheidsfactor x 0,06.

4.14.1.4 Hydrologisch neutraal bouwen

De beleidsterm "hydrologisch neutraal bouwen", uitgewerkt in de beleidsnotitie 'Ontwikkelen met duurzaam wateroogmerk 2009' geeft invulling aan het "niet afwentelen" principe, zoals door de commissie waterbeheer 21e eeuw (WB21) is gegeven. Beter is het te spreken van hydrologisch neutraal ontwikkelen, omdat ook andere ontwikkelingen dan bouwprojecten dienen te worden getoetst. In principe heeft elke ruimtelijke ontwikkeling invloed op de hydrologie. De beleidsterm "hydrologisch neutraal" heeft dan ook vooral betrekking op het zo veel mogelijk (binnen de ontwikkeling) neutraliseren van de negatieve hydrologische gevolgen van (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen in ruimte en tijd.

De voorkeursvolgorde bij het nemen van maatregelen tegen wateroverlast gaan uit van het principe water vasthouden c.q. hergebruiken, water bergen en als laatste pas water afvoeren.

4.14.2 **Watertoets**

Door Grontmij is in augustus 2015 een watertoets uitgevoerd (zie **bijlage 13**).

Uitgangspunt bij het berekenen van de benodigde bergingscapaciteit is dat de bestemmingen 'Bedrijventerrein' en 'Bedrijventerrein – Logistiek' volledig verhard zijn.

Oppervlaktewater

In het plangebied bevinden zich geen watergangen met een A- of B-status. Er liggen wel meerdere sloten met een C-status. Deze sloten voeren het water via de bermsloot langs de Eindhovensedijk af naar de beek Ekkersrijt.

De sloot aan de noord- en zuidrand van het plangebied dient voorafgaand aan het dempen van de C-watergangen en het aanbrengen van de verhardingen te worden vergroot. Ook dient een sloot ten oosten van het plangebied vergroot te worden. In het rioleringsplan bedrijventerrein Westfields Oirschot (Grontmij, 2010) zijn de benodigde dimensies voor de sloten (het afwateringssysteem) voorgeschreven en getoetst met modelprogramma SOBEK. Hieruit bleek:

"De bestaande waterlopen (greppels) aan de noord- en de zuidzijde hebben een voldoende grote afmeting om de regenwaterafvoer te laten plaatsvinden. Aan de noordzijde moeten plaatselijk de onderbrekingen in de waterloop/greppel wel worden doorgetrokken, waardoor er een volledige randsloot ontstaat. De noord-zuid waterloop

(aan de oostzijde van het plangebied) zal moeten worden verruimd om goed aan te sluiten bij de noordelijke en zuidelijk randsloot”.

Door de ontwikkeling in het bedrijventerrein Westfields worden meerdere sloten en greppels gedempt en wordt er verhard oppervlak aangelegd.

De te dempen sloten hebben volgens het waterschap een C-status. In de Keur zijn deze watergangen vrijgesteld. Dit betekent dat deze zonder vergunning/melding gedempt mogen worden. Er hoeft vanuit de Keur voor het dempen geen compensatie plaats te vinden.

Conform de bepalingen uit de Keur van Waterschap De Dommel dient de toename aan nieuwe verhardingen gecompenseerd te worden om versnelde afvoer tegen te gaan. Hiervoor hanteert het waterschap vanaf 1 maart 2015 een compensatieplicht van 600 m³ per hectare toename verhard oppervlak.

De mogelijke peilstijging in de berging is afhankelijk van de terreinhoogte en de grondwaterstand. Voor de uitwerking van de waterberging in het plangebied wordt voorlopig uitgegaan van 0,77 m (de afstand tussen de GHG en de terreinhoogte). Ten oosten van het plangebied dient een knijpconstructie aangelegd te worden om de afvoer naar de Ekkersrijt te beperken. De toegestane afvoer is 0,67l/s/ha (T19) en 1,34l/s/ha (T100).

Waterkwaliteit en volksgezondheid

Het hemelwater dat afkomstig is van daken en kavelverhardingen kan worden gezien als schoon. Voor deze oppervlakken is het toepassen van een zogenaamde zuiverende voorziening niet nodig.

Binnen het plangebied komen ook rijbanen/parkeerplaatsen te liggen. Dit zijn potentieel verontreinigde oppervlakken. Om de vervuiling van het afstromende hemelwater zoveel mogelijk te beperken is het volgende van belang:

- Gebruik van vervuilende (uitlogende) bouwmaterialen voorkomen.
- Gebruik van chemische onkruidbestrijdingsmiddelen voorkomen/beperken.
- Strooien van zout bij gladheid beperken.
- Autowassen op de kavels en op straat voorkomen.

Het gescheiden watersysteem goed communiceren richting de toekomstige gebruikers. In het grondwater is op alle plaatsen een licht verhoogde concentratie chroom aangetroffen. Ook cadmium komt overwegend in het grondwater voor. Nikkel is minder aangetroffen. Tijdens het verkennend bodemonderzoek zijn op of in de directe omgeving van het plangebied geen duidelijke aanwijsbare bronnen of oorzaken geconstateerd die een verhoogde concentratie chroom doen vermoeden. Uit andere in de omgeving uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat chroom en cadmium vaker in licht verhoogde concentraties kunnen voorkomen. De oorzaak van deze licht verhoogde concentraties moet vooralsnog worden gezocht in verzuring van de bodem en als gevolg daarvan uitspoeling uit de bodem. Een verhoogde concentratie koper wordt veroorzaakt door jarenlange besmetting van de landbouwgronden met dierlijke mest. In het verleden bevatte dierlijke mest grotere hoeveelheden koper. Door uitspoeling is koper in het grondwater terecht gekomen. De lichte verhoogde

concentraties chroom, koper, zink en nikkel in het grondwater dienen te worden opgevat als regionaal verhoogde achtergrondwaarden.

4.14.3 Conclusie water

Het plan heeft geen negatieve gevolgen voor de waterhuishouding in het plangebied en omgeving. De bemaling gedurende de aanlegfase is wel een aandachtspunt en tevens vergunningsplichtig.

Na vaststelling van het bestemmingsplan dient het water- en rioleringsplan nader uitgewerkt te worden. Het bestemmingsplan geeft de kaders waar binnen de oplossing voor de watercompensatie gezocht moet worden. Voldoende ontwateringsdiepte is haalbaar mits de leemlagen worden doorbroken. Voor het doorbreken zijn maatregelen voorgesteld (Grontmij, 2010). Voor de uitwerking van de waterberging is de locatie van de knijpconstructie een aandachtspunt. De knijpconstructie mag geen negatieve gevolgen hebben van de functies rondom het plangebied.

5 JURIDISCHE PLANTOELICHTING

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan "Westfields Logistiek" is te typeren als een gedetailleerd plan. De methodiek van het bestemmingsplan is gebaseerd op de SVBP2012. Waar dat noodzakelijk is, wordt afgeweken van de standaard en kan specifiek toegesneden worden op de feitelijke situatie in het onderhavige plangebied.

5.2 Planmethodiek

Er is, volgens de Wro, gekozen voor een analoge en digitale verbeelding van het plan. Aan de bestemmingen zijn bouw- en gebruiksregels gekoppeld die direct inzichtelijk maken welke ontwikkelingen zijn toegestaan. Verbeelding en regels bieden een directe bouwtitel voor bebouwing en gebruik.

5.3 Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis ingevolge het voorliggende plan, indien en voor zover deze in de regels daaraan wordt gegeven. Als een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis heeft, is deze niet opgenomen in de verbeelding. Ten behoeve van de leesbaarheid is het plan wel op een topografische ondergrond gelegd. De bestemmingen en de aanduidingen zijn ingedeeld in de hoofdgroepen volgens de SVBP2012 en zijn bij de verbeelding opgenomen in een renvoi.

5.4 Planregels

De planregels zijn ondergebracht in inleidende regels, in bestemmingsregels, in algemene regels en in overgangs- en slotregels.

Inleidende regels

De inleidende regels bestaan uit begrippen en de wijze van meten, teneinde te voorkomen dat discussie ontstaat over de interpretatie van de regels. In de "*Begrippen*" (artikel 1) wordt een omschrijving gegeven van de in de regels gehanteerde begrippen. Als gebruikte begrippen niet in deze lijst voorkomen, dan geldt de uitleg/interpretatie conform het dagelijks taalgebruik. In het artikel over de "*Wijze van meten*" (artikel 2) worden de te gebruiken meetmethodes vastgelegd.

Bestemmingsregels

In onderhavig bestemmingsplan is sprake van drie enkelbestemmingen: 'Bedrijventerrein', 'Bedrijventerrein – Logistiek', en 'Verkeer'. Deze bestemmingen worden hieronder toegelicht.

Bestemming 'Bedrijventerrein (artikel 3) De voor "Bedrijventerrein" aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven die zijn genoemd in de bijlage 1 (Staat van Bedrijfsactiviteiten Bedrijventerrein) in de milieucategorie 3.1, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige inrichtingen, risicovolle inrichtingen en vogelaantrekkende bedrijvigheid.

De oppervlakte van een bouwperceel mag niet minder bedragen dan 5.000 m² en bebouwing dient plaats te vinden binnen de kaders van een minimum en maximum bebouwingspercentage, een maximale bouwhoogte en afstandsmaten. Ook voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden diverse hoogtematen. Ondergronds bouwen is toegestaan binnen de gegeven kaders. Verder worden regels gegeven voor parkeren alsmede voor opslag en stalling. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor de vestiging van risicovolle bedrijven alsmede bedrijvigheid van één milieucategorie hoger. De zorg voor de - door het bevoegd gezag te beoordelen - waterhuishouding zijn in de regels als (voorwaardelijke) verplichting opgenomen.

Bestemming 'Bedrijventerrein - Logistiek (artikel 4) Bestemming 'Bedrijventerrein - Logistiek (artikel 4) De voor "Bedrijventerrein -Logistiek" aangewezen gronden zijn bestemd voor (grootschalige) logistieke bedrijven met bedrijfsactiviteiten gericht op logistiek, opslag en overslag, fulfillment, transport, verpakking, handling en distributie uit ten hoogste categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten Bedrijventerrein – Logistiek (bijlage 2). De oppervlakte van een bouwperceel mag niet minder bedragen dan 50.000 m² (met uitzondering van één bouwperceel met een minimale maatvoering van 45.000 m² vanwege de feitelijke en tijdsvolgordelijke beschikbaarheid van de gronden in het plangebied) en bebouwing dient plaats te vinden binnen de kaders van een minimum en maximum bebouwingspercentage, een maximale bouwhoogte en afstandsmaten. Ook voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden diverse hoogtematen. Ondergronds bouwen is toegestaan binnen de gegeven kaders. Verder worden regels gegeven voor parkeren alsmede voor opslag en stalling. De zorg voor de - door het bevoegd gezag te beoordelen - waterhuishouding en de aanleg van een groene corridor zijn in de regels als (voorwaardelijke) verplichting opgenomen.

Bestemming 'Verkeer' (artikel 5) De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor woonstraten, pleinen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water leidingen en nutsvoorzieningen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan. Voor overige aan deze functie gerelateerde bouwwerken gelden maximale hoogtematen.

Onderhavig plan omvat ook een dubbelbestemming. De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' is er op gericht eventuele archeologische waarden te beschermen door niet zonder meer werkzaamheden/activiteiten toe te laten welke tot een mogelijke verstoring zal leiden van de ter plaatse aanwezige archeologische waarden.

In de regels is vastgelegd dat in het geval er sprake is van bodemverstorende activiteiten op een diepte van meer dan 0,3 m en over een oppervlakte van meer dan 2.500 m², er een archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

5.5 Algemene regels en overgangs- en slotregel

In de 'algemene regels' zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Onderhavig plan omvat algemene aanduidingsregels voor een tweetal gebiedsaanduidingen, te weten:

- Luchtvaartverkeerszone; deze gebiedsaanduiding omvat beschermende regels voor de IHCS en de ILS van vliegbasis Eindhoven en stelt bijzondere regels ten aanzien van de maximale bouwhoogten.
- Veiligheidszone – munitie; deze gebiedsaanduiding stelt vast dat in verband met explosiegevaar het verboden is gebouwen op te richten met vlies- of gordijngevelconstructies alsmede gebouwen met grote glasoppervlakten waarin zich in de regel een groot aantal mensen bevindt.

In de 'overgangs- en slotregels' is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

6.2 Exploitatie

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan, een projectbesluit of een projectafwijkingbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is. Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is én er geen fasering of tijdvak hoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld. Recent is de Wet ruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor voor onbenutte bouwruimte die al opgenomen was in een bestemmingsplan dat nog op basis van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening was opgesteld en vastgesteld en bij de herziening van dat bestemmingsplan na 1 juli 2008 geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.

6.3 Economische uitvoerbaarheid

Voor de ontwikkeling van dit plan is er sprake van een initiatief van derden dat exploitatieplanplichtig is. De gemeente Oirschot zal in het kader van het bepaalde in de Grexwet daarom alle door de gemeente te maken kosten verhalen op de initiatiefnemer. De initiatiefnemer heeft derhalve met de gemeente Oirschot een anterieure overeenkomst gesloten. Tevens is door de initiatiefnemer een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten met de gemeente Oirschot waarin is bepaald dat de initiatiefnemer de kosten voor rekening neemt. Op deze wijze is de financiële haalbaarheid van het plan gegarandeerd. Ter toelichting is als **bijlage 16** een zakelijke samenvatting van de anterieure overeenkomst opgenomen.

7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Inleiding

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven (afhankelijk van de gemeentelijke inspraakverordening). Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan.

7.2 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Vóór het opstarten van de procedure heeft ten aanzien van dit bestemmingsplan vooroverleg plaatsgevonden met het Waterschap. Dit heeft geleid tot consensus over de verankering in de planregels van de relevante waterhuishoudkundige aspecten, e.e.a. nader te concretisering in een waterhuishoudkundig plan als opmaat voor omgevingsvergunningverlening.

Tevens heeft overleg plaatsgevonden met omliggende bedrijven alsmede “de Sprinkhaan” en defensie, waaruit niet is gebleken van overwegende bezwaren tegen de voorgestane planontwikkeling. Van deze overlegmomenten is een verslag opgenomen als **bijlage 17** bij deze toelichting.

7.3 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan ‘Westfields Logistiek’ heeft op basis van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van donderdag 15 oktober 2015 tot en met woensdag 25 november 2015 voor iedereen ter inzage gelegen. De bekendmaking heeft daarvan plaatsgevonden op 14 oktober 2015 (waarbij gewezen is op de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen bij de gemeenteraad). Tegen het ontwerp bestemmingsplan zijn 3 zienswijzen ingediend. In **bijlage 18** is de Nota van beantwoording zienswijzen opgenomen. Hierin zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Ook is aangegeven wat de gevolgen voor ontwerp bestemmingsplan zijn. Het ontwerp bestemmingsplan is samen met de Nota van beantwoording zienswijzen en daaraan toegevoegde bijlagen vastgesteld door de raad op 26 januari 2016.

